



# Politiche temporali urbane in Lombardia

## Le pratiche dei comuni





Regione Lombardia

Politiche temporali urbane  
in Lombardia  
Le pratiche dei comuni



# Indice

Premessa .....	7
----------------	---

## Parte I. Regioni al lavoro

<b>1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione.....</b>	<b>13</b>
1.1. Il ruolo di Regione Lombardia per le politiche dei tempi.....	14
Alla ricerca del tempo perduto: una sfida per le pubbliche amministrazioni.....	14
Sollecitazioni dal centro.....	15
La strategia lombarda.....	15
Legge regionale 28/2004: trasversalità, sussidiarietà, governance.....	16
1.2. L'attuazione e i primi risultati.....	19
Come il tempo entra nelle decisioni di Regione e province.....	19
Le risorse per le città.....	21
La partecipazione dei comuni ai due bandi.....	23
I progetti presentati e le loro caratteristiche.....	24
La partecipazione alla predisposizione dei piani territoriali degli orari.....	26
L'approvazione dei piani territoriali degli orari.....	27
Incentivare i comuni più popolosi a adottare un PTO.....	28
Accompagnare un cambiamento.....	28
1.3. Alcune considerazioni.....	31
1.4. Comuni finanziati.....	33
1.5. Fonti.....	36
<b>2. Politiche dei tempi urbani: comparazione della legislazione regionale.....</b>	<b>37</b>
2.1. Principali tappe dell'evoluzione normativa .....	38
Un'immagine di sintesi.....	38
Un'idea prende forma.....	39
Un articolo nella legge di riforma della pubblica amministrazione.....	39
Le leggi regionali e il pullulare di esperienze.....	40
Molte norme di settore trattano parzialmente i tempi.....	40
La legge nazionale 53/2000 sui congedi parentali e sui tempi della città.....	41
Il Piano degli orari in nuove leggi e articoli regionali.....	42
2.2. Leggi regionali figlie della riforma delle autonomie locali.....	45

## indice

Le regioni legiferano.....	45
I contenuti delle leggi indicano politiche orarie e sociali.....	45
L'avvio di una profonda modifica.....	49
2.3. Leggi regionali in attuazione del quadro legislativo nazionale.....	51
Una stagione di finanziamenti dal centro.....	51
Nuove leggi verso conciliazione vita/lavoro, riqualificazione urbana e mobilità sostenibile.....	52
Norme sui tempi in contesti di altre politiche.....	55
Altre modalità di erogazione del fondo per l'armonizzazione dei tempi urbani.....	59
I disegni di legge in discussione.....	60
2.4. Note conclusive.....	61
2.5. Bibliografia e fonti.....	63

## Parte II. Città lombarde al lavoro: i progetti

### 3. Milano e i comuni di cintura

<i>Milano</i> , Versione definitiva del sistema di Armonizzazione Calendario Eventi (Ace).....	70
<i>Cinisello Balsamo</i> , Cinisello Balsamo, città della salute.....	74
<i>Corsico</i> , Piano Territoriale degli Orari. Il tempo di Corsico.....	78
<i>Rozzano</i> , Nuovi ritmi in città: i servizi salvatempo.....	82
<i>San Donato Milanese</i> , M.E.T.A. Mobilità e tempi in armonia.....	88
<i>San Giuliano Milanese</i> , Sangiulianontime.....	92
<i>Segrate</i> , S@C. Servizi al cittadino.....	96
<i>Sesto San Giovanni</i> , Progetto T.O.M. Tempi delle famiglie, orari della scuola, mobilità sostenibile.....	100

### 4. Capoluoghi di provincia

<i>Bergamo</i> , Fuori centro... le periferie al centro: animazione e identità di un quartiere della città.....	104
<i>Brescia</i> , Tempo ai tempi delle famiglie.....	112
<i>Como</i> , Como in tempo.....	116
<i>Cremona</i> , Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile.....	122
<i>Lodi</i> , Lodi città universitaria.....	130
<i>Monza</i> , Tempo al tempo.....	138
<i>Pavia</i> , Pavia aperta al futuro. Tempi e spazi per una città partecipata.....	142
<i>Varese</i> , Il tempo nelle nostre mani.....	146

### 5. Città medie

<i>Brugherio</i> , Brugherio Comune Aperto.....	150
<i>Cormano</i> , Piano dei Tempi e degli Orari del Comune di Cormano.....	154

<i>Desenzano del Garda</i> , Una città vicina ai tempi di vita di generi, generazioni e genti.....	158
<i>Desio</i> , Ri-tempiamoci.....	162
<i>Legnano</i> , Legnano amica. Un Piano degli Orari per l'armonizzazione dei servizi conciliativi.....	166
<i>Mortara</i> , Piano Territoriale degli Orari: il tempo di Mortara.....	170
<i>Saronno</i> , Saronno centro. Mobilità sostenibile e accessibilità ai servizi.....	174
<i>Vigevano</i> , Centro città di Vigevano. Accessibilità ai servizi e riduzione del traffico veicolare.....	178
<b>6. Piccoli comuni</b>	
<i>Mozzate</i> , La scuola del tempo.....	182
<i>San Pellegrino Terme</i> , San Pellegrino cambia i tempi.....	184
<b>7. Associazioni di comuni</b>	
<i>Casteggio, Bastida Pancarana, Bressana Bottarone, Corvino San Quirico, Montalto Pavese, Robecco Pavese, Santa Giuletta, Torricella Verzate</i> , La qualità del tempo nell'Oltrepo Casteggiano...	188
<i>Lardirago, Bascapè, Bornasco, Ceranova, Landriano, Sant'Alessio con Vialone, Torrevecchia Pia, Vidigulfo</i> , Piano Territoriale dell'Alto Pavese.....	192
<i>Peschiera Borromeo, Pantigliate, Paullo, Tribiano</i> , Il tempo e lo spazio: un progetto per vivere bene la città.....	196
<i>Trezzo sull'Adda, Busnago, Pozzo d'Adda, Vaprio d'Adda, Grezzago e Unione dei Comuni di Basiano e Masate</i> , Piano Territoriale degli Orari del Trezzese .....	200
<i>Varzi, Bagnaria, Ponte Nizza, Ruino, Santa Margherita Staffora, Val di Nizza, Zavattarello</i> , Montagna in tempo.....	202
<i>Vimercate, Agrate Brianza, Aicurzio, Arcore, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Camparada, Carnate, Cavenago Brianza, Concorezzo, Correzzana, Lesmo, Mezzago, Ornago, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate</i> , Piano degli Orari del Vimercatese .....	206
<i>Arena Po, Broni, Stradella, Unione dei Comuni di Prima Collina (Canneto Pavese, Castana, Montescano)</i> , Governare il tempo per uno sviluppo sostenibile del territorio.....	210



## Dal tempo come dimensione privata alle politiche urbane sui tempi e gli orari

In una società come quella attuale in costante evoluzione, la diversificazione degli stili di vita, i cambiamenti intervenuti nel mondo del lavoro, l'espansione dell'economia dei servizi, lo sviluppo delle nuove tecnologie, la residenza diffusa, l'aumento del tasso di attività delle donne e la necessità di conciliare il lavoro con la dimensione familiare sono tutti fattori che incidono sempre più direttamente sulla vita quotidiana di ciascuno di noi.

Nell'analizzare i comportamenti individuali e sociali vanno perciò considerati in modo diverso e nuovo alcuni elementi: l'appartenenza di genere, l'età e la provenienza; la vita sociale dei giovani e il riposo notturno dei residenti; gli orari del commercio della grande distribuzione e i negozi di vicinato; l'orario prolungato dei servizi e le esigenze di conciliazione di lavoratrici e lavoratori di quei servizi; stili e ritmi di vita di nuovi cittadini e culture locali.

Ho voluto iniziare da queste considerazioni di carattere generale per sottolineare come sia sempre più strategico definire e attuare politiche pubbliche sul tema dei tempi e degli orari, così incidenti sulla qualità della vita e così necessarie per garantire la convivenza e la coesione sociale.

Si tratta certamente di politiche complesse, molto eterogenee e fortemente interdipendenti tra di loro (come ad esempio quelle relative a trasporti, assistenza socio-sanitaria, educazione e formazione, lavoro), che hanno lo scopo di intervenire per coordinare e organizzare i tempi e gli orari all'interno delle singole città.

Per regolare e sostenere i processi di costruzione delle politiche temporali a livello locale, la Regione Lombardia ha scelto un approccio sussidiario, che consenta di attivare rapporti tra i diversi attori pubblici e privati di un territorio e di realizzare progetti negoziati e condivisi.

Questo è lo spirito della legge regionale n. 28 del 2004, che fornisce una serie di regole e di indicazioni ai comuni e dedica loro una specifica linea di finanziamento: si tratta una strategia di governo non invasiva, che incentiva e orienta le azioni e le interazioni tra l'ente locale e le pluralità di attori presenti sul territorio, sviluppando e sostenendo le migliori progettualità attraverso appositi bandi di cofinanziamento.

## premessa

Questo volume è un atlante delle esperienze realizzate e delle pratiche sperimentate dai comuni in occasione del 1° bando della legge regionale 28/2004, avviato nel 2005 e concluso alla fine del 2008: si tratta di una raccolta di schede che, illustrando i 33 progetti realizzati in ambito comunale o sovracomunale, racconta un'esperienza viva e radicata nei territori e può utilmente servire come paradigma metodologico per chiunque voglia realizzare o implementare le proprie politiche in materia di tempi e orari delle città.

Il testo fornisce poi anche un'interessante analisi del ruolo giocato dalla Regione Lombardia, in una comparazione con le scelte operate dalle altre regioni italiane in materia di interventi e politiche temporali.

Sono convinto che questa pubblicazione sia davvero uno strumento molto utile, oltre che per fornire spunti e orientamenti per supportare le decisioni di chi governa questi processi, anche per riflettere su una tematica sempre più attuale e decisiva per migliorare la qualità della vita dei nostri cittadini e la competitività del nostro sistema economico.

Buona lettura.

Roberto Formigoni  
Presidente della Regione Lombardia





parte I

# Regioni al lavoro





# Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

Nell'ottobre 2004 la Regione Lombardia approva la legge 28 che promuove l'adozione di politiche locali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città. La legge prevede l'assegnazione di contributi ai comuni per la realizzazione di azioni sperimentali sulle politiche dei tempi urbani. Inoltre, ha lo scopo di incentivare la redazione e l'attuazione dei Piani Territoriali degli Orari (PTO), documenti d'indirizzo di cui tutti i comuni italiani sopra i 30.000 abitanti dovevano dotarsi fin dal 2001.

In quattro anni sono stati realizzati due bandi di finanziamento (il primo nel 2005 e il secondo nel 2007), grazie ai quali la regione ha assegnato contributi per un totale di circa € 6.850.000, finanziando così la realizzazione di 68 progetti: 32 con il primo bando e 36 con il secondo.

In media, a ogni bando, ha partecipato il 12% dei comuni lombardi (188). La partecipazione più alta è stata registrata nella provincia di Milano (90% dei comuni che hanno presentato domanda). Quella più bassa nelle province di Lodi e di Sondrio.

I comuni che hanno ottenuto i contributi regionali sono stati 77 con il primo bando (circa il 40% dei richiedenti) e 96 con il secondo (circa il 51% dei richiedenti). Poiché 46 comuni hanno ricevuto finanziamenti in entrambi i bandi, i comuni lombardi complessivamente finanziati sono 127.

La maggior parte dei capoluoghi di provincia (uniche eccezioni: Mantova e Sondrio) hanno ricevuto il finanziamento regionale.

Il contributo medio per progetto è pari a circa 110.000 euro nel primo bando e a circa 83.000 euro nel secondo.

Nel 2004 i comuni della Lombardia che avevano un piano territoriale degli orari approvato erano soltanto cinque. A maggio 2008 i comuni con un piano territoriale degli orari già approvato erano 85. A questo gruppo se ne sono aggiunti altri 35 nel 2009.

Tra i 38 comuni lombardi con più di 30.000 abitanti, quelli che hanno già un piano territoriale degli orari o lo stanno adottando sono 30. Entro il 2010 tutti i comuni lombardi sopra i 30.000 abitanti avranno adottato un PTO, grazie a uno stanziamento ulteriore da parte della regione di 1.000.000 di euro<sup>1</sup>.

Il testo che segue è frutto di una sintesi del lavoro di promozione e sostegno svolto da Regione Lombardia con IReR (Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia), IReF (Istituto Regionale Lombardo di Formazione per l'amministrazione pubblica) e Irs (Istituto per la Ricerca Sociale) in cinque anni di attuazione della l.r. 28/2004.

1. I dati, qui riportati a giugno 2009, rimandano ad una situazione dinamica e in evoluzione, poiché il secondo bando è ancora in corso, così come gli accordi bilaterali con i comuni superiori ai 30.000 abitanti e i capoluoghi che non hanno ancora adottato un PTO.

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

### 1.1. Il ruolo di Regione Lombardia per le politiche dei tempi

#### Alla ricerca del tempo perduto: una sfida per le pubbliche amministrazioni

Esiste un bene invisibile che ogni essere umano possiede in quantità incerte e inesorabilmente limitate. Sebbene esso costituisca una componente essenziale della qualità della vita dei cittadini, a questo bene non corrisponde mai un valore univoco. Tale valore può infatti cambiare in modo anche drastico al mutare del contesto e delle preferenze individuali. Del resto, l'utilizzo di questo bene non dipende solo dalla volontà del suo legittimo proprietario, che è spesso costretto a consumarlo in modi del tutto imprevisi e indesiderati. Parliamo del *tempo*, l'unica risorsa che, oltre a non essere rinnovabile, non può essere sostituita da risorse alternative o da beni succedanei. Una volta che lo si è perduto, non c'è modo di tornare indietro.

Il tempo può essere considerato un bene personale, appartenente alla sfera delle disponibilità individuali e delle scelte più intime. Ognuno di noi infatti ha di tale bene una percezione diversa, che muta in relazione a stati d'animo occasionali o alle differenti fasi della vita. Insieme però a questa sua dimensione privata, il tempo ha anche un duplice legame con ciò che accade nella società. Da un lato, le decisioni e le azioni degli enti pubblici incidono sulla capacità degli individui di godere liberamente del loro tempo disponibile; a questo proposito si pensi che cosa comporta per tanti pendolari il ritardo quotidiano causato dalle carenze del trasporto pubblico. Dall'altro, l'impiego che ciascuno dà al proprio tempo può avere rilevanti conseguenze per la collettività. Ad esempio, la decisione individuale di muoversi con l'auto privata provoca, a livello aggregato, effetti dannosi sul traffico urbano e sull'inquinamento atmosferico; o, per citare un esempio meno consueto, la scelta degli adolescenti di trascorrere buona parte della giornata di fronte al televisore peggiora nel lungo periodo le loro condizioni di salute e, per questa via, aumenta la futura spesa sanitaria<sup>2</sup>.

Nelle società più sviluppate, le connessioni tra il tempo di vita individuale – disponibile in quantità sempre fisse – e un ambiente circostante in continuo mutamento – ricco di sollecitazioni, ma anche di obblighi e scadenze – tendono a moltiplicarsi e infittirsi. Ciò rende difficile compiere anche le più normali attività quotidiane, come accompagnare i figli a scuola, fare la spesa o leggere un libro. Nonostante il progresso tecnologico e una forte crescita nei consumi, la qualità della vita degli individui sembra risentire della scarsità dell'unico bene che non possa essere prodotto dall'uomo: il tempo, appunto. Cresce piuttosto la frustrazione che deriva dalla sensazione di “star perdendo tempo prezioso” e di non riuscire a fare tutto ciò che si dovrebbe (o si vorrebbe). *Il tempo si trasforma così da risorsa in vincolo e fonte di disagio.*

Le politiche dei tempi urbani rappresentano il tentativo di affrontare i problemi legati alla perdita di questa risorsa. Alla base di tali politiche vi è l'idea che l'amministrazione pubblica possa intervenire attivamente per consentire ai cittadini una più equilibrata fruizione del loro tempo personale, migliorando così l'allocatione di questa risorsa anche da un punto di vista sociale.

Sebbene interventi di questo tipo siano nati, intorno agli anni Ottanta<sup>3</sup>, come “politiche di genere” – in quanto erano in special modo le donne, nel doppio ruolo di lavoratrici e responsabili del lavoro di cura, a risentire di un'organizzazione disarmonica degli orari delle città – a poco a poco è emerso il loro ca-

2. T.N. Robinson, *Does Television Cause Childhood Obesity?*, «The Journal of American Medical Association», vol. 279, n. 12, 25 marzo 1998.

3. Per ripercorrere le tappe delle politiche temporali urbane in Italia si rimanda a S. Bonfiglioli, M. Mareggi, *Nuovi tempi della città per la qualità della vita. Esperienze lombarde in Europa*, Guerini, Milano 2004; ove è disponibile un'articolata bibliografia in materia e un quadro dell'evoluzione delle esperienze, anche lombarde, prima dell'approvazione della l.r. 28/2004 per l'armonizzazione e il coordinamento dei tempi delle città.

rattere di assoluta trasversalità. Non solo tra generi, ma anche tra generazioni e ambiti di applicazione.

Tali politiche non si legano infatti ad un solo settore d'intervento, ma operano nei diversi campi dell'agire umano. Dalla viabilità al commercio; dalla sanità all'istruzione; dal lavoro fino alla sicurezza urbana<sup>4</sup>: sono molti gli ambiti nei quali il tempo può entrare come criterio di scelta e bene da preservare.

Le politiche temporali urbane hanno dunque una chiara vocazione pervasiva. Di volta in volta esse dovrebbero: penetrare le scelte urbanistiche presenti nel Piano di governo del territorio<sup>5</sup>; orientare la regolazione e la collocazione degli esercizi commerciali; spingere verso una diversa organizzazione dei servizi aperti al pubblico (uffici, scuole, ospedali); influenzare le decisioni sul trasporto pubblico locale; promuovere una maggiore flessibilità negli orari di lavoro. Per questo motivo adottare politiche temporali urbane significa innanzitutto innovare le dinamiche decisionali interne agli enti pubblici e ripensare le tradizionali modalità che essi adottano per leggere i bisogni e le aspirazioni del territorio. Una sfida complessa per le amministrazioni, abituate ad analizzare problemi e a disegnare interventi, dando risposta ad istanze sempre specifiche e parziali.

### Sollecitazioni dal centro

A livello nazionale le politiche dei tempi sono state promosse da due diverse leggi. La prima è la legge 142/1990 (poi abrogata e sostituita dal d.lgs n. 267/2000) che attribuisce al sindaco la facoltà di «coordinare gli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché gli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, al fine di armonizzare l'esplicazione dei servizi alle esigenze complessive e generali degli utenti (art. 50, c. 7, d.lgs. 267/2000)». La seconda è la legge 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, oltre ad introdurre il concetto di conciliazione tra vita familiare e lavorativa, prevede strumenti quali il piano territoriale degli orari.

Molte regioni hanno introdotto la disciplina degli orari in testi normativi e alcune hanno previsto una legge specifica. Le regioni del centro-nord sono state le prime a legiferare in materia, già negli anni Novanta, in attuazione della l. 142/1990. A distanza di qualche anno altre regioni, fra le quali la Lombardia, hanno legiferato in attuazione della l. 53/2000<sup>6</sup>.

### La strategia lombarda

Nel 2000 la legge statale 53 ha indicato una prospettiva per affrontare il problema del tempo su scala urbana. Il capo VII della legge prevedeva che, entro sei mesi dalla sua entrata in vigore, le regioni definissero norme specifiche per il coordinamento da parte dei comuni degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni. La legge prescriveva che i comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti approvassero, entro un anno, i piani territoriali degli orari: documenti d'indirizzo finalizzati ad armonizzare il sistema degli orari nelle città. Per questi comuni era previsto anche l'obbligo di individuare un responsabile interno cui assegnare la competenza del tema.

Successivamente, nell'ottobre 2004 la Regione Lombardia è intervenuta in materia approvando la legge regionale 28, *Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città*<sup>7</sup>.

La legge lombarda costituisce la fase di un percorso segnato da tappe di

4. La forte presenza di una popolazione pendolare che usa gli spazi urbani soltanto in alcuni momenti della giornata per motivi di lavoro o di studio, senza però risiedervi, incide sul problema della sicurezza delle città. Lo svuotamento di interi quartieri, nelle ore serali e notturne, oltre ad offrire l'occasione per il verificarsi di episodi di piccola criminalità, alimenta un sentimento di insicurezza e di allarme sociale. Per questa ragione, può essere opportuno che il tempo entri nel disegno degli interventi di riqualificazione del territorio come componente determinante delle scelte progettuali. Altri esempi analoghi potrebbero essere proposti.

5. Nuovo strumento urbanistico che sostituisce il Piano regolatore generale, Regione Lombardia, l.r. 12/2005.

6. Per un approfondimento si rimanda al capitolo 2 del presente volume.

7. Modificata con l.r. 5/2007.

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

Figura 1.1

La strategia regionale per la diffusione di politiche temporali urbane



sviluppo di questa strategia. A una *prima fase di ideazione e drafting della politica* (2002-2004), in cui il disegno di legge è stato elaborato dagli uffici regionali con i maggiori esperti di politiche temporali, conclusa con l'approvazione della l.r. 28/2004, fa seguito una *seconda fase di implementazione della legge* (2005-2009), in cui la regione è impegnata nella promozione delle politiche temporali urbane e nell'assegnazione di finanziamenti accompagnati da un continuo lavoro di confronto, supporto e formazione ai comuni per sostenere l'attuazione dei progetti.

La legge lombarda opera su più livelli (Fig. 1.1).

In primo luogo, ha lo scopo di far entrare l'uso del tempo negli strumenti di programmazione della regione e delle province lombarde attraverso azioni di sensibilizzazione, ricerca e comunicazione, che si traducano anche nella costruzione di tavoli di concertazione tra responsabili di uffici e di enti diversi.

In secondo luogo, agisce nei confronti dei comuni, concedendo loro contributi finanziari per progetti che prevedano la realizzazione di azioni pilota volte a sperimentare approcci innovativi, l'approvazione e l'attuazione dei piani territoriali degli orari.

Infine, si avviano attività di formazione dedicate agli operatori impegnati nella progettazione dei PTO e ai componenti degli *Uffici tempi* costituiti all'interno delle amministrazioni.

### **Legge regionale 28/2004: trasversalità, sussidiarietà, governance**

La l.r. 28/2004 *Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città* dà attuazione alla l. 53/2000 in maniera innovativa, definendo sul territorio un sistema integrato nel quale i diversi attori promuovono il coordinamento dei tempi nel rispetto dei principi di sussidiarietà, cooperazione e adeguatezza. Indica:

- il sistema regionale di programmazione e definizione delle politiche temporali urbane (artt. 2 e 3);
- i criteri generali di amministrazione e coordinamento degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici della pubblica amministrazione, dei pubblici esercizi commerciali e turistici, delle attività culturali e dello spettacolo, dei trasporti, dei servizi socio-sanitari e dei servizi di formazione e istruzione (art. 4);
- i criteri per la definizione e l'adozione da parte dei comuni del piano territoriale degli orari, strumento di indirizzo strategico, a livello comunale o sovra-comunale, che promuove il coordinamento degli orari dei servizi pubblici, di interesse pubblico o generale (art. 5);
- i criteri e le modalità per la concessione ai comuni di finanziamenti per progetti finalizzati alla definizione e attuazione dei piani territoriali degli orari (art. 6);
- le azioni di promozione e ricerca a sostegno della diffusione e del consolidamento delle politiche temporali urbane (artt. 7 e 8).

I criteri generali di coordinamento e amministrazione dei tempi e degli orari invitano a:

- migliorare la qualità della vita delle persone favorendo la conciliazione dei tempi familiari, degli orari di lavoro e del tempo per sé;
- migliorare la vivibilità delle città attraverso: un'organizzazione degli orari che favorisca l'accesso a beni e servizi da parte di tutti i cittadini; una migliore qualità e sicurezza degli spazi pubblici per favorire nuove pratiche di vita sociale; migliore qualità e fruibilità del territorio per uno sviluppo economico sostenibile;
- promuovere politiche di conciliazione, attraverso la definizione di sistemi di orari che tengano conto dei loro utilizzatori e dei modelli di vita di un territorio.

La *regione* orienta e promuove sul territorio gli interventi per il coordinamento dei tempi e degli orari attraverso il cofinanziamento di progetti finalizzati alla predisposizione o alla attuazione dei piani territoriali degli orari, chiamando, con appositi bandi, alla definizione di progetti finalizzati a ridurre le emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti, ad armonizzare gli orari dei servizi pubblici e privati con gli orari di lavoro, a favorire l'accessibilità delle informazioni e dei servizi delle pubbliche amministrazioni.

Inoltre, privilegia l'ottica delle pari opportunità e l'inserimento della dimensione temporale negli strumenti regionali di programmazione, promuovendo così un approccio trasversale al tema, a differenza di quanto fatto a livello centrale e da altre regioni, come ad esempio la Toscana, che aveva privilegiato l'approccio urbanistico.

La Lombardia riconosce infatti che le politiche temporali attraversano molte agende di governo regionale (e comunali) e che sono interdipendenti con altre politiche di settore quali:

- la qualificazione dei servizi della pubblica amministrazione;
- la vivibilità e sicurezza degli spazi urbani;
- le politiche relative agli orari di lavoro;
- la localizzazione e gli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli esercizi commerciali, dei servizi culturali;
- la mobilità sostenibile e il sistema dei trasporti;
- i servizi alla persona;
- le reti di solidarietà sociale.

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

Questa *trasversalità* è un punto di forza per l'approccio alla vita quotidiana che sostiene queste politiche. Richiede infatti uno sforzo di coordinamento fra strutture regionali. Anche nel passaggio di competenze ai comuni la *trasversalità* richiede argomentazioni convincenti e volontà di sostenerla.

Da ultimo, le problematiche delle politiche temporali, appunto perché *trasversali*, possono essere ispiratrici anche delle *politiche pubbliche più ricorrenti* e mettono alla prova le amministrazioni ai vari livelli circa la loro capacità di sviluppare *politiche integrate*, a fronte di problemi sempre più complessi, di arene decisionali sempre più dense, e con risorse (economiche, legislative, di conoscenza e politiche) distribuite fra più attori in maniera molto eterogenea.

La legge definisce le politiche temporali come politiche "comunali". Ai *comuni* spetta infatti la predisposizione dei piani territoriali degli orari e l'effettiva realizzazione delle azioni e dei progetti, negoziati con i soggetti interessati, in risposta a esigenze quali:

- gli orari di lavoro sempre più flessibili e meno standardizzati;
- la residenza diffusa sul territorio che genera l'aumento della mobilità delle persone e l'esigenza di nuovi usi del territorio;
- l'incremento della domanda di servizi in orari e giorni non abituali;
- la crescita dell'occupazione femminile;
- l'espansione dell'economia dei servizi e della società dell'informazione.

Queste politiche locali sono promosse dal sindaco (o, spesso, dall'assessore che ne ha delega) e definite insieme ai soggetti pubblici e privati che con le loro azioni scandiscono i ritmi sociali della collettività. Lo scopo è trovare soluzioni capaci di incorporare tante e diverse logiche, trasformando i partner sociali in attori sociali. Un'ampia strategia di coordinamento che coinvolge imprese e famiglie, strutture scolastiche e associazioni di categoria, amministrazioni pubbliche e portatori di specifici interessi, esercizi commerciali e strutture sanitarie. Questa forma di *governance* accresce le capacità progettuali dei gruppi, dei cittadini, delle istituzioni e favorisce politiche che producano sintesi tra le azioni dei diversi soggetti coinvolti.

Siamo pertanto in presenza di una legge che promuove partnership orizzontali e innovazione dal basso, all'interno di un quadro strategico regionale.

## 1.2. L'attuazione e i primi risultati

L'attuazione della l.r. 28/2004 è stata affidata in Regione Lombardia alla Direzione centrale Relazioni esterne, internazionali e comunicazione, Unità organizzativa Centrale relazioni regionali e nazionali<sup>8</sup>. Il processo di implementazione della strategia regionale può essere ricondotto a tre ambiti di intervento:

1. l'introduzione della dimensione temporale nelle politiche promosse da regione e province;
2. l'erogazione degli incentivi ai comuni per il disegno e la realizzazione di interventi sui tempi urbani (PTO);
3. l'assistenza e la formazione offerte agli attori locali per l'implementazione delle politiche dei tempi.

L'intero processo di attuazione è stato oggetto di continuo monitoraggio<sup>9</sup> da parte di un gruppo di lavoro al quale hanno preso parte dirigenti e funzionari (di Giunta e Consiglio regionale) e ricercatori coordinati dall'Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia (IReR)<sup>10</sup>. In questa sezione, oltre a ricordare le principali tappe del processo attuativo, sono descritti i principali risultati raggiunti sui tre ambiti.

### Come il tempo entra nelle decisioni di Regione e province

Per quanto riguarda il primo ambito di intervento (introduzione della dimensione temporale nelle politiche regionali e provinciali), lo scopo del legislatore era di pianificare tutti gli interventi di competenza regionale sul territorio tenendo conto dei problemi legati all'uso del tempo e di indurre le amministrazioni provinciali a fare lo stesso.

Il processo d'integrazione delle politiche temporali con altre politiche relative a specifici ambiti d'intervento può avvenire sia a *livello istituzionale*, attraverso interventi legislativi e atti di programmazione, sia promuovendo forme di *raccordo "spontaneo"* fra iniziative locali che afferiscono a diversi settori o amministrazioni. In questo caso, anche in assenza di precise indicazioni normative, gli enti decidono di utilizzare gli strumenti di programmazione a loro disposizione per agire e collaborare sui problemi dei tempi.

La strategia regionale ha adottato entrambe le modalità: la prima ha caratterizzato l'attività di programmazione ufficiale, giungendo alla produzione di alcuni importanti atti; la seconda si è svolta nei contatti informali con le amministrazioni e nell'attività di formazione.

Tra gli atti della *regione*, alla prima modalità può essere ricondotta l'individuazione, nel *Programma Regionale di Sviluppo* dell'VIII Legislatura, della l.r. n. 28/2004 come di uno «strumento volto a favorire le pari opportunità sul territorio regionale favorendo la qualità della vita di uomini e donne attraverso la conciliazione dei loro tempi di lavoro, di relazione, di cura parentale, di formazione e di tempo per sé». Inoltre qui si riconosce espressamente la trasversalità di questa legge su più aspetti delle politiche regionali: l'accessibilità dei servizi, la vivibilità degli spazi, gli orari di lavoro, i servizi alle persone e le reti di solidarietà sociale. Infine, la regione si impegna formalmente a sostenere la definizione e l'attuazione dei PTO da parte dei comuni, realizzando attività di informazione e formazione specialistica.

La stessa indicazione ritorna nei vari Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEFR) adottati nella legislatura. Il *DPEFR 2007-2009* prevede di dare particolare attenzione a quei progetti dedicati alla definizione e alla attuazione dei PTO che siano inseriti in processi di «programmazione negoziata».

8. All'interno della struttura ha seguito l'attuazione della legge l'Unità operativa Pari opportunità, Conciliazione dei tempi e Sviluppo locale.

9. L'Ufficio Analisi leggi e politiche regionali del Servizio Valutazione processo legislativo e politiche regionali del Consiglio regionale della Lombardia ha elaborato, in collaborazione con le strutture di Giunta, due note informative sull'attuazione della l.r. 28/2004 (maggio 2006 e marzo 2007). Sempre in collaborazione è stato realizzato un seminario con gli amministratori locali (giugno 2006).

10. Ricerca *Monitoraggio e valutazione della legge sui tempi delle città, 2005-2006*. Gruppo di lavoro: D. Gregorio, IReR; M. Gerini, responsabile, Regione Lombardia; F. Ferrario, M. La Fratta, L. Rossignoli, Regione Lombardia; G. Dantino, E. Carola, Consiglio regionale, Regione Lombardia, Servizio valutazione processo legislativo e politiche regionali. Gruppo di ricerca: A.M. Chiesi, Università degli Studi di Milano; M. Lo Schiavo, esperto di valutazione delle politiche.

Ricerca *Monitoraggio e valutazione della legge sui tempi delle città. Il FASE, 2007*. Gruppo di lavoro: D. Gregorio, IReR; M. Gerini, responsabile, dirigente Unità organizzativa centrale Relazioni regionali e nazionali, D.G. Presidenza; F. Ferrario, D.C. Programmazione integrata, Struttura centrale Progetto diritti del cittadino e Pari opportunità; M. La Fratta, Unità operativa centrale Pari opportunità, Conciliazione dei tempi, Sviluppo locale, D.G. Presidenza; G. Dantino, Servizio Valutazione processo legislativo e politiche regionali del Consiglio regionale della Lombardia; E. Carola, Ufficio Analisi leggi e politiche regionali, Consiglio regionale della Lombardia. Gruppo di ricerca: A.M. Chiesi, Università degli Studi di Milano, M. Lo Schiavo, esperto di valutazione delle politiche, A. Tempia, ricercatrice senior. Ricerca *Governare il tempo: sostenere le capacità progettuali degli enti locali in materia di politiche temporali sul territorio regionale, 2007-2008*. Gruppo di lavoro: D. Gregorio, IReR; M. Gerini, responsabile, dirigente Unità organizzativa centrale Relazioni regionali e nazionali, D.G. Presidenza; A. Bernini, Struttura Rapporti con gli enti locali,

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

ta» (l.r. 2/2003). Il *DPEFR 2009-2011* riprende il tema della conciliazione degli impegni familiari e di vita professionale tra gli aspetti a cui dare importanza nel disegno delle politiche per favorire pari opportunità fra gli uomini e le donne. Progressivamente il tema è stato ripreso nell'ambito di diverse politiche settoriali (ambiente, istruzione, commercio, welfare, mobilità), all'interno di leggi e provvedimenti adottati tra il 2006 e il 2009 (Tab. 1.1).

Tabella 1.1

Le leggi e gli atti regionali contenenti riferimenti espliciti alle politiche temporali (fonte: IReR, 2007 e Regione Lombardia)

LEGGE REGIONALE	DIREZIONE REGIONALE	CONTENUTO
Linee guida alla redazione dei Piani dei servizi (2005) in attuazione dell'art. 7 della l.r. 1/2001	Territorio e urbanistica	Relazione tra Piano dei servizi e PTO: capacità del servizio di tenere conto dei bisogni e delle condizioni di vita degli utenti (orari di apertura e chiusura, coordinamento e organizzazione delle corrispondenze con i mezzi di trasporto).
l.r. 22/2006, Il mercato del lavoro in Lombardia	Istruzione, formazione e lavoro	Promuovere azioni a favore dell'inserimento e della permanenza al lavoro delle donne in funzione dell'obiettivo di conciliazione tra i tempi di lavoro e di cura (art. 22).
l.r. 24/2006, Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente	Qualità dell'ambiente	Migliorare i servizi di trasporto pubblico locale e organizzare gli orari dei servizi in raccordo con i PTO (art. 15).
l.r. 30/2007, Normativa in materia di orari degli esercizi commerciali	Commercio, fiere e mercati	Gli orari di apertura e chiusura sono rimessi alla libera determinazione degli esercizi (...) anche in accordo con le indicazioni del PTO (art. 5 bis).
ALTRI PROVVEDIMENTI	DIREZIONE REGIONALE	CONTENUTO
Interventi per la mobilità sostenibile (Dduo 14164/2008)	Infrastrutture e mobilità	Promozione di interventi per migliorare la fruizione dei mezzi pubblici e l'efficienza dei servizi di trasporto, o per sviluppare forme di mobilità a minor impatto ambientale. Tra i criteri premianti per ricevere i finanziamenti regionali è prevista la coerenza con i PTO dei comuni interessati.
Bando per la realizzazione o riqualificazione di distretti del commercio - 2008 (Dgr 8551/2008)	Commercio, fiere e mercati	Si finanziano interventi per facilitare accessibilità e attrattività dei distretti, coordinati con le politiche dei tempi dei comuni interessati. Ad esempio ripensando gli orari di apertura e dei percorsi dei trasporti pubblici che servono i distretti.
Linee guida per i Piani di zona 2009-2011 (Ddg 8951/2008)	Famiglia e solidarietà sociale	I Piani di zona devono organizzare l'offerta di servizi sociali in modo da favorire la conciliazione dei tempi di lavoro e vita familiare, attraverso modalità e orari flessibili e tenendo conto dei PTO.

D.G. Presidenza; M. La Fratta, Unità operativa centrale Pari opportunità, Conciliazione dei tempi, Sviluppo locale, D.G. Presidenza; G. Dantino, Servizio Valutazione processo legislativo e politiche regionali, Consiglio regionale della Lombardia. Gruppo di ricerca: A.M. Chiesi, Università degli Studi di Milano; E. Cibelli, ricercatrice junior, A. Gadda, ricercatrice junior, L. Penatti, ricercatore IReR, M. Mareggi, ricercatore senior esperto di politiche temporali urbane.

Sono “prove di intersettorialità”, di contaminazione e di inclusione in altre politiche e ambiti di intervento dell’amministrazione.

La l.r. 28/2004 ha assegnato alle *province* un ruolo di coordinamento delle politiche dei tempi: a tale scopo prevede che i comuni trasmettano i PTO alle province e che queste adottino una prospettiva temporale nella propria programmazione. In questi primi anni di attuazione, il coinvolgimento delle province nelle politiche comunali dei tempi è stato avviato, in molti casi, attraverso la presenza di rappresentanti delle amministrazioni provinciali ai tavoli di confronto e coprogettazione.

Tuttavia non si può ancora affermare che a questo livello di governo le politiche dei tempi abbiano ancora avuto una significativa e autonoma attivazione, fatta eccezione per la Provincia di Pavia<sup>11</sup>, che ha istituito un tavolo provinciale di coordinamento delle politiche dei tempi urbani e ha dato visibilità, sul proprio sito web, ai progetti comunali finanziati da Regione Lombardia.

### Le risorse per le città

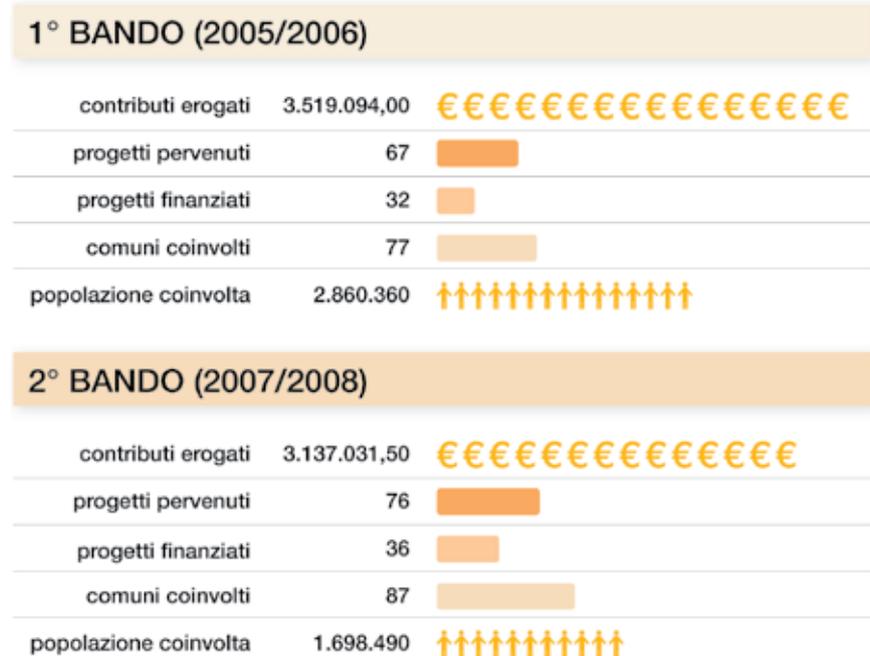
La Regione Lombardia ha finanziato progetti presentati dai comuni, finalizzati all’adozione e all’attuazione dei piani territoriali degli orari, insieme alla realizzazione di “azioni pilota”. In questo modo si è inteso avviare *un processo di apprendimento nelle amministrazioni locali coinvolte*, che porti alla maturazione di consapevolezza e professionalità necessarie alla gestione di politiche complesse, che prevedano la partecipazione di una molteplicità di attori.

La legge regionale è applicabile a tutti i 1.546 comuni della Lombardia, la cui distribuzione è caratterizzata da una notevole polverizzazione. I comuni con meno di 5.000 abitanti rappresentano infatti il 75% del totale, mentre quelli con più di 30.000 abitanti sono soltanto 38.

L’assegnazione di incentivi destinati ai comuni è avvenuta in una prima fase attraverso l’emanazione di *due bandi*. Il primo bando si è aperto a marzo 2005; la rendicontazione finale dei progetti finanziati è stata completata nel

Figura 1.2

Contributi erogati dal primo e secondo bando (fonte: Regione Lombardia)



11. A riguardo si veda Provincia di Pavia, *L’attuazione delle politiche dei tempi in Provincia di Pavia, 2007*, [http://archidata.typepad.com/monitor\\_donna/documenti/politichetempi.pdf](http://archidata.typepad.com/monitor_donna/documenti/politichetempi.pdf)

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

Tabella 1.2

Risorse assegnate nel periodo 2005-2008 (fonte: Regione Lombardia)

	I bando	II bando	Accordi	Totale
Risorse statali	2.719.094	1.713.989	243.300	4.676.383
Risorse regionali	800.000	1.423.000	966.950	3.189.950
<b>Totale</b>	<b>3.519.094</b>	<b>3.136.989</b>	<b>1.210.250</b>	<b>7.866.333</b>

2008. Nella seconda parte del volume se ne restituiscono azioni e risultati, comune per comune. Il secondo bando è stato avviato nel gennaio 2007 e i relativi progetti si concluderanno entro il 2009.

Una nuova fase, ancora in corso nel 2009, prevede l'assegnazione di incentivi anche a fronte della stipula di accordi di collaborazione con 10 comuni al di sopra di 30.000 abitanti che a metà 2008 non disponevano ancora di un PTO e non avevano ottenuto finanziamenti nei due bandi precedenti. Gli accordi, da stipulare entro ottobre 2009, prevedono l'impegno da parte dei comuni a adottare strumenti per la gestione delle politiche temporali (PTO, azioni pilota, Uffici tempi) entro il 2010.

Dal 2005 al 2008, la regione ha così assegnato circa € 7.800.000 agli enti locali coinvolti dalla politica (Tab. 1.2). Tali risorse provengono dal Fondo per le politiche sociali (ex l. 53/2000) e sono state integrate con fondi regionali. Con il primo bando (marzo-giugno 2005) sono stati concessi € 3.500.000, per il secondo (gennaio-giugno 2007) € 3.300.000, per gli accordi (novembre 2008) con i comuni ancora privi di PTO € 1.000.000.

Nel primo bando, la distribuzione dei finanziamenti è stata guidata da un meccanismo di selezione chiamato "a sportello aperto". Il bando è rimasto aperto fino al completo esaurimento delle risorse disponibili e i progetti sono stati valutati uno ad uno, secondo l'ordine cronologico di presentazione.

Per il secondo bando, è stato adottato un meccanismo "a graduatoria": alla chiusura del bando tutti i progetti sono stati valutati nello stesso momento e, in base al punteggio attribuito, sono stati posti in graduatoria.

I cambiamenti introdotti nel secondo bando mirano a dare uno stimolo alla capacità progettuale degli enti locali. Gli incentivi sono assegnati a quei progetti che presentano il più alto livello di coerenza tra: A) l'analisi dei problemi che si intendono risolvere, B) l'esplicitazione degli obiettivi (che devono essere misurabili o comunque suscettibili di verifica empirica) e C) la definizione delle azioni concrete da realizzare. Agli enti finanziati si chiede inoltre di presentare progetti basati su preaccordi di partenariato con soggetti pubblici e privati presenti sul territorio.

Tra le voci di spesa sono ammessi, oltre alle prestazioni dei consulenti e alla formazione del personale, anche gli oneri del personale in staff<sup>12</sup>. Lo scopo di quest'ultima indicazione è di aiutare gli enti a investire sullo sviluppo di professionalità che possano poi essere destinate in modo stabile e permanente all'implementazione delle politiche temporali urbane.

In entrambi i bandi un apposito comitato interdirezionale (composto da diverse competenze e coadiuvato da esperti in valutazione) ha selezionato i progetti presentati, al fine di garantire il finanziamento ad azioni fattibili e coerenti con le finalità della legge. La prima fase di selezione è avvenuta nel luglio del 2005; mentre la seconda nel dicembre del 2007.

Utilizzando la modalità del bando, la Regione Lombardia ha scelto una strategia di "governo attraverso gli strumenti"<sup>13</sup>, una forma di governo "non invasiva" che opera a distanza e impostata sul principio del "far fare"<sup>14</sup>. Tale forma incentiva, orienta, vincola le azioni e le interazioni tra l'ente locale e le pluralità di attori, dentro processi aperti, vicini ai territori e alle loro potenzialità di sviluppo.

12. Per staff si intende il personale interno assegnato specificatamente al progetto e individuato con apposito atto dall'ente.

13. P. Lascoumes, P. Le Galès, *L'action publique saisie par ses instruments*, in «Gouverner par les instruments», Presses de Sciences-Po, Paris, 2004, pp. 11-44.

14. L. Bifulco, O. De Leonardis, *Integrazione tra le politiche come opportunità politica* in C. Donolo, «Il futuro delle politiche pubbliche», Bruno Mondadori, Milano, 2006.

TIPO DI COMUNI	PRIMO BANDO (2005-2006)	N.	SECONDO BANDO (2007-2008)	N.
Capoluoghi di provincia	Milano, Bergamo, Brescia, Pavia, Cremona, Varese, Como, Lodi, Monza.	9	Cremona, Bergamo, Como, Lodi, Lecco, Monza, Brescia, Pavia.	8
Sopra i 30.000 abitanti	Cinisello Balsamo, Vigevano, Sesto San Giovanni, Legnano, Rozzano, Saronno, Desio, Corsico, Segrate, San Donato Milanese, Brugherio, San Giuliano Milanese.	12	Bollate, Cantù, Cinisello Balsamo, Corsico, Crema, Limbiate, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Saronno, Segrate, Vigevano.	11
Tra i 30.000 e i 15.000 abitanti	Desenzano del Garda, Cormano, Vimercate.	3	Bresso, Cesano Boscone, Samarate, Buccinasco, Cormano.	5
Con meno di 15.000 abitanti	Mortara, Mozzate, San Pellegrino Terme.	3	Caronno Pertusella, Rezzato, Casalmaggiore, Orio al Serio.	4
Associazioni di comuni	<i>con comuni capofila:</i> Trezzo sull'Adda, Casteggio, Varzi, Lardirago, Peschiera Borromeo.	5	<i>con comuni capofila:</i> Ghedi, Stezzano, Broni, Iseo, Varzi, Vimercate, Trezzo d'Adda, Suzzara.	8

Tabella 1.3

I comuni che hanno ricevuto il finanziamento regionale

I bandi, indicando in modo non prescrittivo gli ambiti di azione, diversi per contenuto e tipologia progettuale, forniscono la possibilità ai comuni di scegliere le azioni sperimentali più rispondenti al contesto di riferimento e di guardare il territorio con la lente del tempo. In tale ottica, i bandi e i futuri incentivi si presentano come dispositivi per attivare e consolidare processi di governance orizzontale che coinvolgono un'eterogeneità di stakeholder<sup>15</sup> pubblici e privati nella definizione di azioni sperimentali e nella riflessione locale sul tempo come problema di interesse collettivo.

### La partecipazione dei comuni ai due bandi

Al primo bando hanno partecipato 189 comuni (in forma singola oppure associata), mentre nel secondo bando i partecipanti sono stati 186.

Il tasso di partecipazione (ovvero il rapporto tra i comuni partecipanti e quelli presenti sul territorio) si attesta intorno al 12% in entrambi i bandi.

I comuni che hanno ottenuto i contributi regionali sono stati 77 nel primo bando (circa il 40% dei richiedenti) e 96 nel secondo (circa il 51%). Poiché 46 comuni hanno ricevuto finanziamenti da entrambi i bandi, *sono 127 i comuni lombardi complessivamente finanziati*. Nelle province di Milano e Pavia si conta il maggior numero di comuni finanziati in entrambi i bandi. Le province con il minor numero di comuni finanziati sono Lecco (1), Lodi (2) e Sondrio (0).

Con il 1° e 2° bando, tutti i capoluoghi di provincia (ad eccezione di Mantova e Sondrio) hanno ricevuto il finanziamento regionale (Tab. 1.3). Nel secondo bando è aumentato il numero di comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti che hanno ricevuto il finanziamento. Complessivamente la popolazione residente nei comuni finanziati è pari a circa 2.860.000 di abitanti con il primo ciclo di finanziamenti e 1.890.000 con il secondo, rispetto ad una popolazione regionale che conta circa 9.700.000 di residenti. La forte riduzione è dovuta soprattutto all'assenza del Comune di Milano, dove gli abitanti raggiungono circa 1.300.000.

15. Con il termine *stakeholder* si intende *chiunque* abbia un interesse in gioco nel processo di costruzione di progetti e politiche; di conseguenza, i portatori di interesse possono essere non solo le istituzioni, ma anche associazioni, gruppi e cittadini e cittadine.

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

### I progetti presentati e le loro caratteristiche

Complessivamente, nei due bandi, sono stati presentati 143 progetti: 67 con il primo bando e 76 con il secondo. I progetti presentati sono stati valutati in base ai seguenti criteri di merito: a) contenuti del progetto; b) qualità e interesse delle proposte; c) fattibilità economico-gestionale; d) trasversalità; e) congruenza tra strumenti e risultati; f) congruità dei costi; g) qualità delle partnership avviate; h) innovazione; i) replicabilità degli interventi pilota proposti; j) coerenza con le politiche regionali. Sono state attribuite maggiorazioni di punteggio nei casi di:

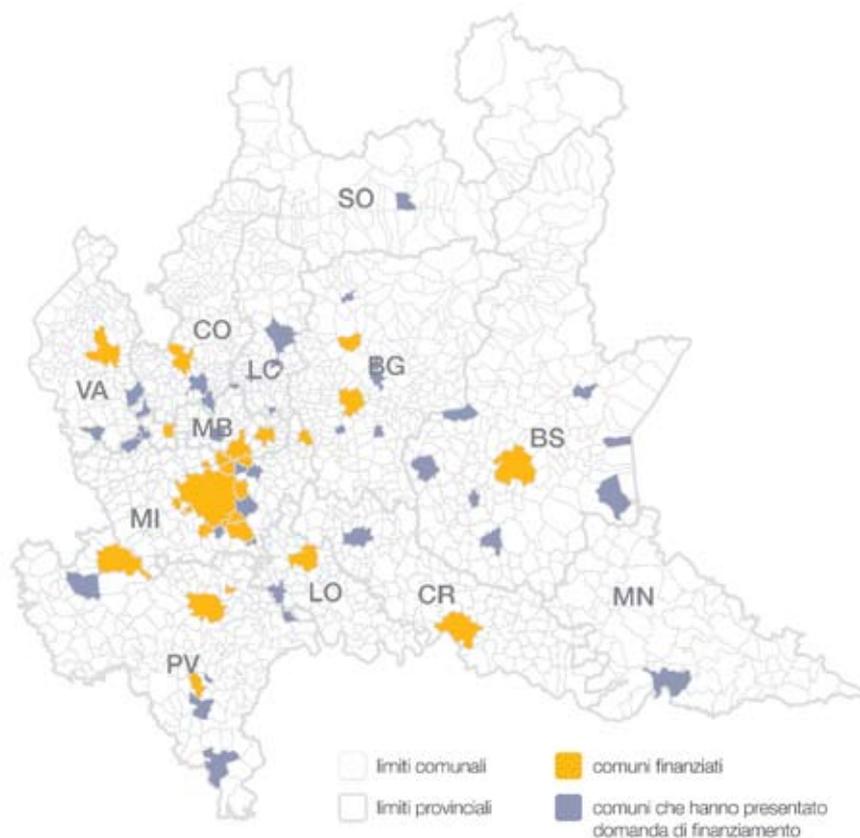
- progetti di associazioni di comuni con popolazione complessiva non superiore ai 30.000 abitanti;
- progetti che vedano l'attivazione di forme di coordinamento e cooperazione tra enti locali per l'attuazione di piani riferiti a bacini di utenza intercomunali;
- progetti che prevedano l'attuazione degli accordi previsti dall'art. 25 della l. 53/2000<sup>16</sup>.

I progetti presentati si concentrano su due ambiti: armonizzazione degli orari dei servizi pubblici e privati (35%) e accessibilità dei servizi offerti dalla pubblica amministrazione (31%). Al terzo posto troviamo la riduzione delle emissioni inquinanti (24%) (Fig. 1.4).

Le azioni previste dai progetti consistono prevalentemente in interventi su servizi pubblici: diversa organizzazione degli orari di apertura, decentramento o apertura di sportelli unici o temporanei; introduzione di sportelli telematici con accesso on-line; istituzione della "giornata del cittadino" in cui diversi sportelli appartenenti a diversi enti sono aperti contemporaneamente, facilitando

Figura 1.3a

I comuni che hanno partecipato al primo bando e i comuni finanziati



16. L'art. 25 della l. 53/2000 permette al sindaco di promuovere accordi per l'attuazione dei PTO con i seguenti soggetti: il prefetto, il presidente della provincia, i presidenti delle comunità montane, i dirigenti delle pubbliche amministrazioni non statali coinvolte nel piano, i rappresentanti degli imprenditori e dei lavoratori, il provveditore agli studi e i rappresentanti delle università, i presidenti delle aziende ferroviarie e dei trasporti.

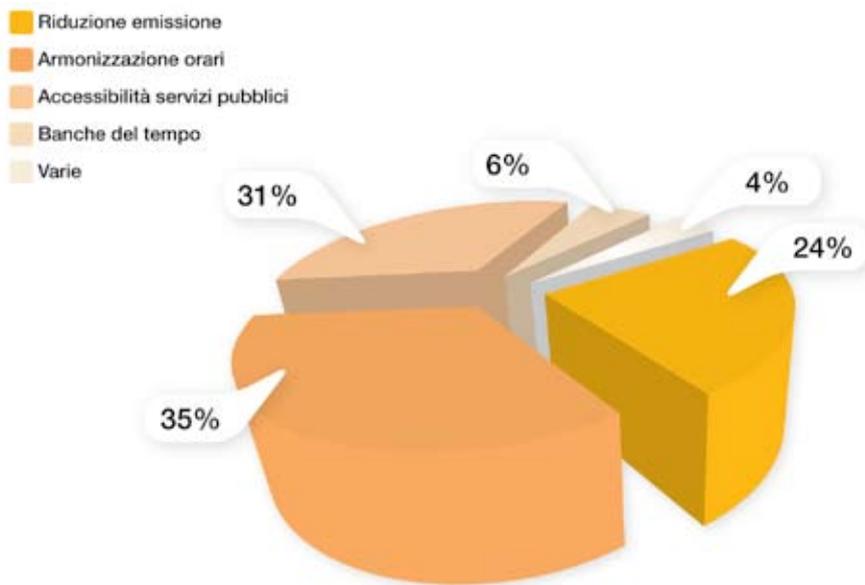


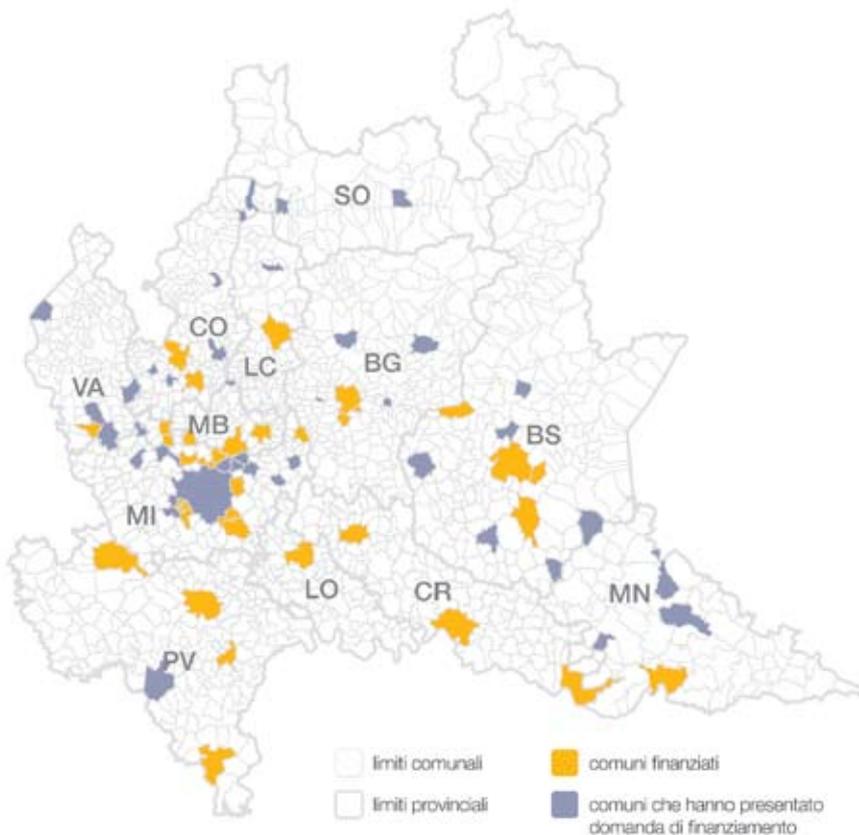
Figura 1.4

La distribuzione dei progetti tra i diversi ambiti

l'accesso e il risparmio di tempo a chi deve sbrigare pratiche burocratiche; interventi sulla mobilità urbana per aumentare il risparmio di tempo con servizi a chiamata o simili, creazione di percorsi ciclo-pedonali e sensibilizzazione all'uso della bicicletta e della mobilità pedonale; armonizzazione degli orari e dei calendari scolastici; azioni integrate di comunicazione e miglioramento della sicurezza in ambiti urbani quali i plessi scolastici o nelle aree di cantiere; monitoraggio del calendario degli eventi nell'arco dell'anno per distribuire le

Figura 1.3b

I comuni che hanno partecipato al secondo bando e i comuni finanziati



## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

attività evitando congestione. I progetti che riguardano l'uso del tempo per fini di solidarietà sociale, le banche del tempo, sono molto limitati.

Complessivamente, i progetti finanziati sono 68, di cui 32 nel primo bando e 36 nel secondo. La percentuale di approvazione complessiva è dunque pari a circa il 50%: 44% nel primo bando e 44,5% nel secondo.

I progetti hanno ottenuto un contributo medio che si aggira intorno ai 110.000 euro nel primo bando e agli 83.000 euro nel secondo.

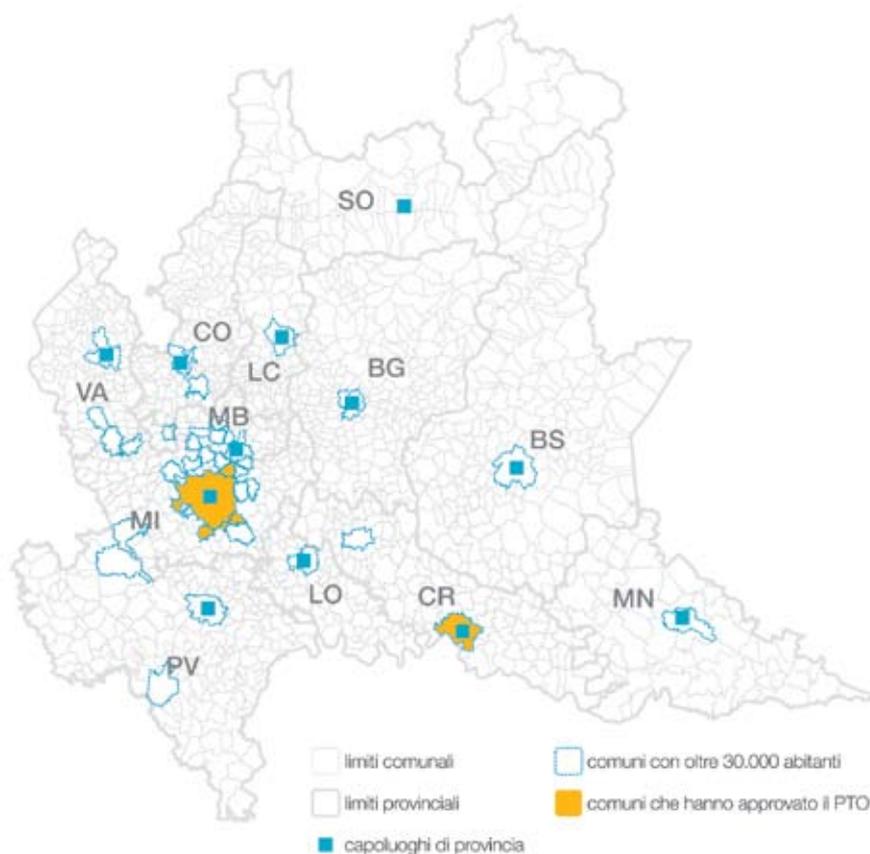
### La partecipazione alla predisposizione dei piani territoriali degli orari

Mentre il processo di elaborazione dei PTO è stato sviluppato prevalentemente all'interno del comune (solo in rari casi si attivano forum locali e tavoli di ascolto), nelle fasi di attuazione dei progetti pilota l'attivazione di un sistema di *governance* capace di integrare un vasto numero di attori, interni ed esterni alla struttura comunale, è stata un'esigenza comune alle amministrazioni locali. Di solito le amministrazioni hanno fatto ricorso a *tavoli di concertazione* come modalità di coinvolgimento degli attori sociali; in alcuni casi, sono state utilizzate modalità più istituzionalizzate, come ad esempio nei comuni di Bergamo, Brugherio, Como e Pavia nei quali è stata prevista l'istituzione di una *consulta permanente*. La capacità di far partecipare al confronto gli attori sociali è stata esercitata maggiormente dai comuni che hanno in precedenza sperimentato modalità di coprogettazione e condivisione, mentre è apparsa più fragile nei comuni di minori dimensioni.

Prefetture e scuole sono stati gli attori più presenti nell'attuazione dei pro-

Figura 1.5a

I comuni che hanno approvato il PTO prima della l.r. 28/2004



getti pilota e nella partecipazione ai tavoli istituzionali. Altri attori, come Asl, province e soprattutto i soggetti privati (ad esempio commercianti, imprese, artigiani), sono stati coinvolti con maggiori difficoltà. In qualche caso la numerosità degli attori sociali interessati ha indotto le amministrazioni a “moltiplicare” i tavoli di confronto, non sempre distinti fra il piano tecnico e quello politico; ma, nella generalità delle esperienze, i comuni sono stati in grado di riconoscere con molta chiarezza i propri interlocutori, inserendo nei progetti mappe molto articolate delle possibili *partnership*.

### L'approvazione dei piani territoriali degli orari

I piani approvati, anche se strutturati in modo simile<sup>17</sup>, presentano significative differenze. Alcuni sono composti da più documenti, approfondiscono problemi e propongono soluzioni; spesso restituiscono le azioni pilota intraprese o da attivare nell'immediato. Altri sono assai simili a studi di fattibilità e indicano solo gli argomenti che potranno essere oggetto di approfondimenti futuri. Le schede della seconda parte della pubblicazione ne riportano una sintesi città per città rispetto ai contenuti e alla struttura dei documenti approvati dai consigli comunali.

Come già ricordato, la politica regionale ha l'obiettivo di stimolare un cambiamento nelle pratiche decisionali interne alle amministrazioni locali, al fine di far diventare il tempo un elemento di rilievo nella progettazione degli interventi pubblici. Fornire un giudizio conclusivo sul raggiungimento di tale obiettivo a soli cinque anni dall'approvazione della legge appare prematuro, in quanto il

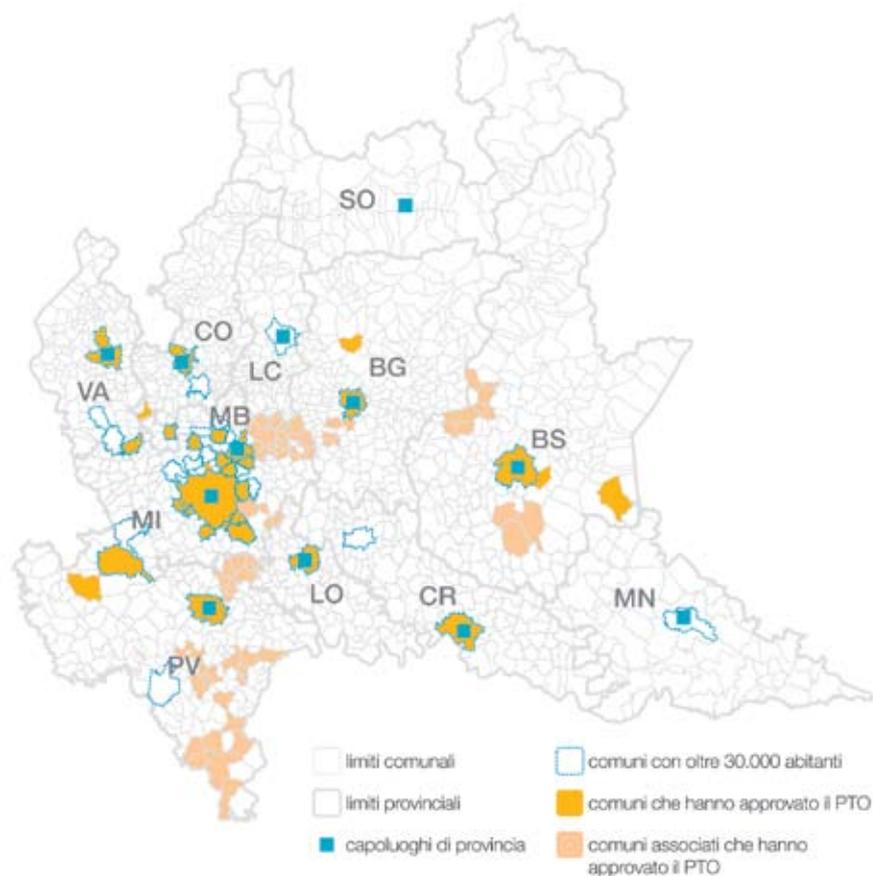


Figura 1.5b

I comuni che hanno approvato il PTO dopo la l.r. 28/2004 a giugno 2009

17. La maggior parte dei PTO si articolano in sette sezioni: normativa di riferimento; quadro teorico ed esperienze pregresse; specificità territoriale e obiettivi generali; rapporti tra PTO e altri strumenti di programmazione; analisi dell'organizzazione temporale e dei regimi di orario praticati sul territorio; iniziative previste; strumenti di attuazione delle iniziative.

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

processo di innovazione che la politica tenta di innescare ha necessità di svilupparsi su tempi lunghi, soprattutto per i cambiamenti culturali e organizzativi che esso presuppone. È però possibile raccogliere qualche prima evidenza sui passi avanti compiuti in questa direzione.

Una prima misura del successo della strategia regionale riguarda ad esempio l'effettiva approvazione dei piani territoriali degli orari da parte dei comuni.

Prima dell'approvazione della legge, le amministrazioni che avevano già approvato il PTO erano cinque: Milano (1994), Cremona (1999), San Donato (2003), Rozzano (2004) e Sesto San Giovanni (2004)<sup>18</sup>. *A circa cinque anni dall'approvazione della legge, ovvero a giugno 2009, i comuni che hanno un PTO approvato in Consiglio sono 97 e stanno procedendo all'approvazione del PTO altri 31. Tra i 38 comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti che, per legge, hanno l'obbligo di dotarsi di un PTO, sono 22 quelli che hanno già approvato il piano. Altri quattro lo faranno molto probabilmente entro il 2009. I rimanenti dodici comuni non hanno aderito ai bandi regionali oppure hanno presentato progetti che non sono stati poi finanziati e attualmente non hanno ancora adottato un PTO.*

L'approvazione dei piani territoriali degli orari da parte degli enti locali è solo il primo passo di un processo di trasformazione amministrativa molto più complesso. All'approvazione dei piani segue l'attuazione di interventi sul territorio, che solitamente coinvolgono un numero elevato di attori. Per questo motivo i bandi regionali finanziano la realizzazione di azioni pilota, che hanno lo scopo di verificare la concreta fattibilità ed efficacia di soluzioni innovative. Si lascia alla descrizione delle esperienze della seconda parte della presente pubblicazione una rassegna di quanto realizzato su questo versante dai comuni, così come un'analisi sui successi conseguiti, molto diversi per consistenza e durata tra le varie esperienze.

### Incentivare i comuni in obbligo di legge a adottare un PTO

I comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti che a oggi non hanno ancora adottato un piano territoriale degli orari sono Abbiategrasso, Busto Arsizio, Cesano Maderno, Cologno Monzese, Gallarate, Lissone, Mantova, Paderno Dugnano, Pioltello, Rho, Seregno, Voghera. Per incentivare questi comuni, la regione ha previsto di realizzare accordi con ognuna delle amministrazioni, in base ai quali il comune si impegna a realizzare azioni pilota, a istituire un Ufficio tempi e a adottare un PTO in tempi concordati. Dall'altra parte la regione eroga un contributo di € 100.000, oltre a offrire supporto tecnico e iniziative di formazione per il personale delle amministrazioni comunali. Il contributo potrà essere elevato a € 130.000 se le azioni pilota intraprese hanno come obiettivo quello di sviluppare servizi comunali accessibili on line e di coordinare gli orari dei servizi di pubblico interesse con gli orari di lavoro delle famiglie.

A oggi dieci di questi comuni hanno già sottoscritto gli accordi, a fronte di € 1.210.250 complessivi stanziati dalla regione.

### Accompagnare un cambiamento

Perché dall'approvazione dei PTO si passi a un reale cambiamento nella cultura amministrativa dei soggetti coinvolti e dunque all'adozione di politiche sui tempi davvero pervasive, occorrerà lavorare ancora molto. La novità e la trasversalità degli interventi hanno posto infatti rilevanti problemi

18. Questi comuni sono stati finanziati nell'ambito del primo bando (2005-2007) per dare attuazione ai PTO vigenti.

di *governance* e di progettazione ai comuni coinvolti dalla politica che, spesso in assenza di analoghe esperienze precedenti, hanno incontrato difficoltà:

- a vedere con un'attenzione nuova i destinatari di questa politica: le persone, le popolazioni residenti e temporanee, le organizzazioni complesse del territorio, le attività produttive, le organizzazioni della società civile;
- a adottare un'ottica di genere, pensando alle donne ed agli uomini con i loro bisogni specifici a seconda dei diversi ruoli ed età;
- a coordinare soggetti diversi, ciascuno dei quali ha vincoli ed interessi differenti o persino contrastanti;
- a individuare la dimensione del tempo nelle singole politiche di settore.

I comuni finanziati, pertanto, hanno espresso il bisogno di essere accompagnati nel percorso di progettazione e implementazione delle politiche dei tempi. Fin dalla primavera del 2005, l'amministrazione regionale ha cercato di rispondere a queste richieste attraverso l'offerta di un'assistenza continua agli enti locali. L'assistenza si è svolta attraverso la predisposizione di materiali di informazione; la formazione degli amministratori e degli operatori comunali; il *tutoring* offerto durante la realizzazione dei progetti.

In occasione del primo bando la formazione è stata rivolta al personale dei comuni coinvolto nell'attuazione dei progetti. Per il secondo bando l'assistenza è stata avviata fin dalla fase di progettazione<sup>19</sup>.

Infatti Regione Lombardia ha affidato a IReF un percorso di informazione, formazione e accompagnamento, il programma *Governare il tempo*, finalizzato a sostenere le capacità progettuali dei comuni impegnati nello sviluppo delle politiche temporali nei loro territori. Il programma ha accompagnato i comuni fin dalla fase di sviluppo delle idee progettuali attraverso:

- l'attivazione di un *help desk*, un servizio predisposto per offrire assistenza ai comuni, con incontri individuali su appuntamento, per individuare le soluzioni più idonee alle criticità di tipo sia amministrativo sia progettuale sottoposte dai comuni. L'*help desk* ha attivato anche una lista di discussione on-line aperta a tutti i soggetti impegnati nelle politiche temporali per creare una rete di operatori-esperti. Tale iniziativa è stata molto apprezzata dai destinatari come strumento efficace, veloce per scambiare domande, pareri e fare circolare le informazioni fra tutti i diretti interessati;
- incontri di informazione e seminari formativi su temi specifici, realizzati in collaborazione con altre direzioni regionali;
- giornate di formazione rivolte ai referenti comunali svolte da professionisti esperti.

L'Unità operativa Pari opportunità, Conciliazione dei tempi, Sviluppo locale della Regione ha svolto un lavoro di raccordo e comunicazione con i comuni sugli aspetti sia amministrativi che di contenuto dei progetti da presentare e attuare. Sono stati realizzati anche alcuni strumenti specifici per svolgere questa attività:

- un "*diario di bordo*" per ciascun progetto finanziato, che contiene tutte le informazioni e le richieste fatte da parte dei comuni, per apprendere dalle esperienze precedenti;
- un sistema di monitoraggio in tre fasi che ha permesso alla struttura regionale e ai comuni stessi di seguire lo stato di avanzamento dei progetti.

19. Programma di formazione *Governare il tempo* condotto dai tecnici regionali insieme a IReF (Istituto Regionale Lombardo di Formazione per l'amministrazione pubblica).

## **1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione**

Particolarmente significativo è stato anche il ruolo svolto dal Servizio Valutazione processo legislativo e politiche regionali - Ufficio Analisi leggi e politiche regionali del Consiglio Regionale della Lombardia, che ha contribuito alla diffusione delle politiche temporali e ha attivato il processo di verifica e attuazione della politica nel rispetto della clausola valutativa prevista dalla l.r. 28/2004.

L'attività del Servizio ha accompagnato con apposite iniziative e strumenti di comunicazione la diffusione delle politiche temporali:

- la redazione di due note informative del Consiglio regionale (n. 4 del 2006 e n. 8 del 2007)
- il seminario di approfondimento del giugno 2006 promosso dalla II Commissione consiliare Affari istituzionali.

### 1.3. Alcune considerazioni

Se uno degli obiettivi regionali era quello di far crescere una comunità *lombarda* di attori locali sensibili al tema del tempo e capaci di promuovere politiche complesse, che vedano la collaborazione di molti attori, sia pubblici che privati, da queste pagine sembra trasparire l'impressione che una comunità si stia lentamente costituendo.

Essa è composta dalle tante persone che hanno partecipato alla redazione delle decine di progetti in attesa di finanziamento giunti sul tavolo della regione e da tutti coloro che hanno frequentato le numerose iniziative di formazione organizzate dalla regione, senza contare i diversi soggetti che hanno preso parte alla realizzazione delle azioni pilota. È una comunità ancora poco strutturata, ma costituisce certamente una buona base di partenza. Del resto il fatto che una grande fetta della popolazione regionale (più della metà) sia "coperta" da un Piano territoriale degli orari lascia ben sperare sul futuro di tali politiche.

Occorre comunque sottolineare come non sempre i cambiamenti organizzativi e decisionali abbiano risposto in modo adeguato alle aspettative. In particolare, i comuni di più piccole dimensioni sembrano incontrare le maggiori difficoltà nello sviluppo di progetti innovativi. Ma anche le amministrazioni locali di media e grande dimensione solo raramente riescono a far entrare la dimensione temporale nelle scelte più rilevanti legate alla pianificazione urbanistica ed economica. Le stesse amministrazioni provinciali hanno per il momento giocato un ruolo marginale nella programmazione degli interventi. Difficile è stata anche l'identificazione di specifici interventi mirati a segmenti della popolazione, così come gli aspetti legati al genere sono sistematicamente elusi.

Ragionare in termini di politiche temporali ha aiutato a:

- fare emergere nuovi interessi e nuovi destinatari per la definizione delle politiche urbane facilitando anche l'adozione di un'ottica di genere;
- costruire politiche integrate e sinergiche utili anche a connettere strumenti diversi di pianificazione di settore, grazie alla dimensione del tempo, che è uno strumento di *fine tuning* che può interessare la regolamentazione dello spazio (piani urbanistici), dei servizi pubblici (orari di apertura), del commercio (piani del commercio), dei trasporti (piano urbano del traffico e della mobilità);
- stimolare un cambiamento nelle pratiche decisionali interne all'amministrazione sollecitando le settorialità professionali e mantenendo in tensione il sistema.

In generale, i primi passi avanzati dagli enti locali lombardi riflettono iniziative che, seppur di portata ancora limitata, mirano a un cambiamento sostanziale nell'organizzazione e nella gestione dei processi decisionali. La realizzazione delle azioni pilota sono state un banco di prova per testare diverse strategie di intervento. Dalle prime esperienze realizzate emerge come il successo delle politiche temporali nei comuni sia favorito innanzitutto dalla combinazione dei seguenti elementi:

- a. una volontà forte di guardare le politiche in un'ottica temporale: l'ideale è la presenza di un assessore con delega sui tempi e la costituzione di un tavolo interassessorile di riferimento;
- b. una capacità di ascolto e di coordinamento dei vari uffici delle pubbliche amministrazioni coinvolte e in partenariato con altri soggetti privati;

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

- c. l'istituzione di una struttura comunale costituita *ad hoc*, l'Ufficio tempi;
- d. la capacità di individuare le competenze necessarie allo sviluppo di queste politiche, non disponibili nell'ente e in grado di accompagnare un'innovazione;
- e. una capacità di cogliere esigenze presenti sul territorio, dalle quali partire per impostare gli interventi;
- f. il diretto coinvolgimento di un alto numero di *stakeholder* nella progettazione e realizzazione delle iniziative;
- g. un monitoraggio costante delle azioni ed eventualmente la capacità di intervenire con degli aggiustamenti in corsa;
- h. una valutazione dei risultati realizzati, anche in termini di soddisfazione dell'utenza;
- i. la capacità di comunicare le politiche intraprese.

La sfida per le amministrazioni locali consiste nel riuscire a comporre una strategia di lavoro che metta insieme questi elementi, riuscendo così a superare eventuali contrapposizioni e contrasti tra i vari attori che parteciperanno alla politica.

## 1.4. Comuni finanziati

Riportiamo di seguito le principali informazioni relative ai 127 comuni lombardi che hanno ricevuto i finanziamenti della l.r. 28/2004, aggiornate a giugno 2009.

N.	comune	prov.	contributi I bando	contributi II bando	totale contributi	adozione PTO	Ufficio Tempi	delega assessorile
1	Bergamo	BG	110.000	134.730	244.730	completata	•	•
2	Orio al Serio	BG		64.500	64.500	in corso		
3	San Pellegrino Terme	BG	33.500		33.500	completata		
4	Brescia	BS	139.500	100.000	239.500	completata	•	•
5	Desenzano del Garda	BS	68.000		68.000	completata		
6	Rezzato	BS		53.700	53.700	completata	•	•
7	Cantù	CO		71.000	71.000	in corso	•	•
8	Como	CO	143.440	125.250	268.690	completata	•	•
9	Mozzate	CO	46.000		46.000	completata		
10	Casalmaggiore	CR		63.000	63.000	in corso	•	
11	Crema	CR		77.500	77.500	in corso	•	•
12	Cremona	CR	200.000	146.500	346.500	completata	•	•
13	Lecco	LC		84.500	84.500	in corso		
14	Lodi	LO	135.000	118.500	253.500	completata	•	•
15	Bollate	MI		89.500	89.500	in corso		
16	Bresso	MI		64.604	64.604	in corso	•	
17	Brugherio	MI	132.500		132.500	completata	•	•
18	Buccinasco	MI		80.300	80.300	in corso	•	•
19	Cesano Boscone	MI		98.500	98.500	completata	•	•
20	Cinisello Balsamo	MI	95.000	103.500	198.500	completata		•
21	Cormano	MI	88.000	36.200	124.200	completata	•	
22	Corsico	MI	93.000	114.100	207.100	completata	•	•
23	Desio	MI	75.750		75.750	completata		
24	Legnano	MI	88.000		88.000	completata	•	
25	Limbiate	MI		108.000	108.000	completata	•	
26	Milano	MI	176.600		176.600	completata		
27	Monza	MI	160.000	100.000	260.000	completata	•	•
28	Rozzano	MI	93.860		93.860	completata	•	•
29	San Giuliano Milanese	MI	106.290	83.150	189.440	completata	•	•
30	San Donato Milanese	MI	130.400	96.250	226.650	completata	•	•
31	Segrate	MI	98.500	82.150	180.650	completata	•	
32	Sesto San Giovanni	MI	164.036		164.036	completata	•	•
33	Mortara	PV	92.500		92.500	completata		
34	Pavia	PV	149.258	92.625	241.883	completata	•	•
35	Vigevano	PV	110.000	100.000	210.000	completata	•	•
36	Caronno Pertusella	VA		91.375	91.375	in corso		•
37	Samarate	VA		92.100	92.100	in corso		•
38	Saronno	VA	115.000	89.500	204.500	completata	•	•
39	Varese	VA	137.500		137.500	completata	•	

Tabella 1.4

Progetti finanziati nei singoli comuni (dati in euro).  
Fonte: Regione Lombardia, 2009.

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

Tabella 1.5

Progetti finanziati nei comuni associati (dati in euro).  
Fonte: Regione Lombardia, 2008

N.	comune	prov.	contributi I bando	contributi II bando	totale contributi	adozione PTO	Ufficio Tempi	delega assessorile
40	Stezzano	BG		71.125	71.125	completata		
41	Boltiere	BG				completata		
42	Dalmine	BG				completata	•	
43	Osio Sotto	BG				completata		
44	Verdellino	BG				completata		
45	Ghedi	BS		90.150	90.150	completata	•	•
46	Bagnolo Mella	BS				completata		•
47	Leno	BS				completata		•
48	Iseo	BS		75.500	75.500	completata	•	
49	Cortefranca	BS				completata		
50	Marone	BS				completata		
51	Polaveno	BS				completata		
52	Provaglio d'Iseo	BS				completata		
53	Sale Marasino	BS				completata		
54	Sulzano	BS				completata		
55	Vimercate	MI	108.000	92.050	200.050	completata	•	
56	Agrate Brianza	MI				completata		
57	Aicurzio	MI				completata		
58	Arcore	MI				completata		
59	Bellusco	MI				completata		
60	Bernareggio	MI				completata		
61	Burago Molgora	MI				completata		
62	Cambiago	MI				completata		
63	Camparada	MI				completata		
64	Carnate	MI				completata		
65	Cavenago Brianza	MI				completata		
66	Concorezzo	MI				completata		
67	Correzzana	MI				completata		
68	Lesmo	MI				completata		
69	Mezzago	MI				completata		
70	Ornago	MI				completata		
71	Ronco Briantino	MI				completata		
72	Sulbiate	MI				completata		
73	Usmate Velate	MI				completata		
74	Trezzo sull'Adda	MI	114.000	55.000	169.000	completata	•	
75	Basiano	MI				completata		
76	Busnago	MI				completata		
77	Grezzago	MI				completata		
78	Masate	MI				completata		
79	Pozzo d'Adda	MI				completata		
80	Vaprio d'Adda	MI				completata		

N.	Comune	Prov.	contributi I bando	contributi II bando	Totale contributi	adozione PTO	Ufficio Tempi	Delega assessorile
81	Peschiera Borromeo	MI	99.250		99.250	completata	•	
82	Pantigliate	MI				completata		
83	Paullo	MI				completata		
84	Tribiano	MI				completata		
85	Suzzara	MN		57.500	57.500	in corso	•	
86	Gonzaga	MN				in corso		
87	Pegognaga	MN				in corso		
88	Quistello	MN				in corso		
89	Ronco Ferraro	MN				in corso		
90	Lardirago	PV	48.000		48.000	completata		
91	Bascapè	PV				completata		
92	Bornasco	PV				completata		
93	Ceranova	PV				completata		
94	Landriano	PV				completata		
95	S. Alessio con Vialone	PV				completata		
96	Torrevecchia Pia	PV				completata		
97	Vidigulfo	PV				completata		
98	Casteggio	PV	105.000		105.000	completata		
99	Bastida Pancarana	PV				completata		
100	Bressana Bottarone	PV				completata		
101	Corvino San Quirico	PV				completata		
102	Montalto Pavese	PV				completata		
103	Robecco Pavese	PV				completata		
104	Torricella Verzate	PV				completata		
105	Santa Giuletta	PV				completata		
106	Varzi	PV	63.210	50.280	113.490	completata	•	
107	Bagnaria	PV				completata		
108	Ponte Nizza	PV				completata		
109	Ruino	PV				completata		
110	S. Margherita Staffora	PV				completata		
111	Val di Nizza	PV				completata		
112	Zavattarello	PV				completata		
113	Broni	PV		84.250	84.250	completata	•	•
114	Arena Po	PV				completata		
115	Canneto Pavese	PV				completata		
116	Castana	PV				completata		
117	Montescano	PV				completata		
118	Stradella	PV				completata		

## 1. Regione Lombardia motore di sostegno e diffusione

### 1.5. Fonti

IRER, *Monitoraggio e valutazione della legge sui tempi delle città* (Codice IReR: 2005B017), rapporto finale, Milano, febbraio 2006.

IRER, *Monitoraggio e valutazione della legge sui tempi delle città*, II fase (Codice IReR: 2006A013), rapporto finale, Milano, novembre 2007.

IRER, *Governare il tempo: sostenere le capacità progettuali degli enti locali in materia di politiche temporali sul territorio regionale, Programma delle ricerche strategiche 2007* (Codice IReR: 2007A015), rapporto finale, Milano, dicembre 2008.

IRER, *Governare il tempo: sostenere le capacità progettuali degli enti locali in materia di politiche temporali sul territorio regionale* (Codice IReR: 2007A015), sintesi, Milano, gennaio 2009.

IRS (Donaggio E., Melloni E.), *Politiche pubbliche e tempo*, poster presentato al convegno Diap, Politecnico di Milano, «Il tempo nella descrizione e nella progettazione della città», Milano, 13-14 novembre 2008.

REGIONE LOMBARDIA, *Le politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi nelle città lombarde. Attuazione e risultati della legge n. 28/2004. Relazione predisposta in risposta alla clausola valutativa articolo 8 della legge regionale del 28 ottobre 2004, n. 28*, giugno 2009.

REGIONE LOMBARDIA, *Preso d'atto della comunicazione del presidente Formigoni di concerto con l'assessore Colozzi avente ad oggetto: «Politiche regionali per il coordinamento dei tempi e degli orari»*, deliberazione di Giunta regionale n. VIII/7651 del 11 luglio 2008.

[www.politichefemminili.regione.lombardia.it](http://www.politichefemminili.regione.lombardia.it)

# Politiche dei tempi urbani: comparazione della legislazione regionale

Marco Mareggi<sup>1</sup>

La Regione Lombardia nel 2004 ha emanato una legge finalizzata a promuovere le politiche dei tempi urbani (l.r. 28/2004), in applicazione del Capo VII della l.53/2000.

Al fine di conoscere analoghe esperienze attuate dalle altre regioni italiane è stata eseguita una ricerca, di seguito presentata, che fornisce un quadro a livello nazionale delle norme regionali in materia di politiche temporali urbane e di piani territoriali degli orari.

La ricerca è stata condotta attraverso la raccolta e analisi desk di documenti, rassegna stampa e documenti di processo delle regioni relativi a:

- leggi regionali dedicate e bandi di assegnazione dei finanziamenti. L'esplorazione non è limitata a rintracciare situazioni analoghe a quella lombarda. Il panorama italiano e l'arco temporale dall'avvio di queste politiche pubbliche (nel 1990) sono stati ripercorsi privilegiando l'azione in ambito regionale;
- articoli di leggi regionali che, a seguito della l. 53/2000, trattino la materia dei piani territoriali degli orari e definiscano misure per l'assegnazione delle risorse economiche nazionali agli enti locali. Si tratta sia di corpose articolazioni sia di scarni riferimenti, talvolta un semplice articolo. Questi ultimi sono numerosi, forse altri sono rintracciabili;
- disegni e proposte di legge in corso di discussione o depositate presso le assemblee regionali;
- documentazione regionale che indichi l'attribuzione di competenze e risorse per i tempi della città, in mancanza di norme definite dalle regioni interessate.

Nella lettura interpretativa si restituisce un'analisi comparata del percorso normativo, a partire da uno sguardo orientato alle pratiche. Si è scelto di superare la consueta analisi giuridico-amministrativa in favore di un approccio più attento alla vita quotidiana delle persone, che è il tema messo in gioco nelle politiche dei tempi della città. Non si affronta neppure il problema dell'efficacia delle indicazioni legislative, neanche in relazione all'obbligatorietà dei piani territoriali degli orari, poiché avrebbe richiesto un'analisi regione per regione, condotta anche con interviste e analisi di caso.

Il documento propone un quadro delle regioni che dispongono di norme in materia di predisposizione di politiche temporali urbane e piani degli orari e le principali tappe dell'evoluzione normativa in Italia; restituisce le norme regionali e i loro criteri di organizzazione e tematizzazione, articolate in due momenti: in applicazione della legge 142/1990 e in attuazione della l. 53/2000. Alcune note conclusive propongono elementi per discutere sul posizionamento delle politiche temporali urbane come campo specifico d'azione.

1. La presente ricerca è stata condotta da chi scrive e commissionata da Regione Lombardia a IReR, nell'ambito del progetto di ricerca *Governare il tempo: sostenere la capacità progettuale degli enti locali in materia di politiche temporali sul territorio regionale* (Cod. IReR: 2007A015). È stata ultimata ad ottobre 2008.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

### 2.1. Principali tappe dell'evoluzione normativa

#### Un'immagine di sintesi

L'immagine di apertura (fig. 2.1) restituisce la copertura regionale delle norme in materia di politiche temporali urbane e di piani territoriali degli orari. In essa sono comprese sia le leggi e gli articoli di legge approvati, sia ciò che è ancora in discussione presso i consigli regionali e le province autonome.

Figura 2.1

Regioni che dispongono di norme e progetti di legge in materia di politiche temporali



2. Per la Regione Campania la ricerca segnala che l'assegnazione di risorse del Fondo per l'armonizzazione dei tempi della città (l. 53/2000, art. 28) avviene attraverso il Piano sociale di zona, con deliberazioni di giunta regionale; a riguardo si rimanda al paragrafo *Altre modalità di erogazione del fondo per l'armonizzazione dei tempi urbani* del presente volume. In relazione alla Regione Sicilia, ricerche condotte alla fine degli anni Novanta segnalavano l'esistenza di un progetto di legge in discussione, di cui non si sono trovate tracce nelle ricerche effettuate.

A settembre 2008 solo quattro regioni del centro sud (Campania, Molise, Sicilia, Umbria)<sup>2</sup> e una del nord (Trentino-Alto Adige) non dispongono di testi normativi volti a regolamentare e promuovere le politiche sui tempi e sugli orari delle città. In Trentino-Alto Adige, la Provincia autonoma di Trento non ha approvato il disegno di legge presentato a settembre 2006. Mentre da aprile 2008 è in discussione una proposta di legge in Sardegna.

Tutte le altre regioni, a partire dal 1992, si sono dotate di leggi dedicate o, più recentemente, hanno collocato il tema all'interno di testi normativi articolati senza ricorrere a leggi *ad hoc*. Alcune, come la Toscana, le Marche e l'Abruzzo, tornando più volte a riscrivere le regole. Altre, come la Lombardia, intervenendo con un dettato normativo a valle di un lungo processo di esperienze

comunali accumulate sul territorio regionale e a seguito della l. 53/2000, legge quadro nazionale sui congedi parentali e l'organizzazione dei tempi della città. Quest'ultima diventa stimolo affinché anche il sud del paese si doti di norme su queste materie.

Di seguito si ripercorrono le tappe principali dell'evoluzione delle norme a livello regionale e nazionale che portano a questa diffusione.

### Un'idea prende forma

È alla fine degli anni Ottanta che vengono raccolte le firme per la presentazione al Parlamento italiano di una proposta di legge di iniziativa popolare denominata *Le donne cambiano i tempi*.

Al centro della proposta «per rendere più umani i tempi del lavoro, gli orari della città, il ritmo di vita»<sup>3</sup> è il valore attribuito ai tempi sociali e individuali, quali componenti rilevanti della qualità della vita di cittadine e cittadini.

La giornata di ciascuno è il risultato di un mosaico tra vari tempi, quasi tutti eterodeterminati dal ruolo, dalle istituzioni, dai servizi e dall'organizzazione urbana. Partendo dall'esperienza quotidiana di molte donne, alle prese con la fatica di conciliare i diversi tempi della vita – tra lavoro, cura e tempo libero – l'idea della proposta è di ripensare a un'organizzazione sociale e della città rispettosa delle esigenze e dei desideri degli individui, che non scarichi sui singoli la necessità di trovare punti di equilibrio tra molteplici tempi.

Qui trovano spazio e origine alcuni capisaldi che successivamente diventano la cassetta degli attrezzi delle politiche temporali urbane:

- il *Piano regolatore degli orari* è individuato come lo strumento di intervento;
- la relazione con soggetti pubblici, privati, enti, imprese, operatori singoli, esercenti, attività professionali da un lato; le donne, gli utenti e le loro associazioni dall'altro sono indicati come interlocutrici e interlocutori privilegiati per la costruzione di questa politica pubblica;
- gli orari degli uffici, dei servizi e delle attività al pubblico, dei servizi alla persona e del commercio sono gli oggetti di intervento, nella reciproca considerazione degli orari di lavoro di erogatori e utilizzatori dei servizi<sup>4</sup>.

Questo primo inquadramento concettuale e strumentale, insieme a un lavoro accademico e sindacale<sup>5</sup> e alcune esperienze pioniere, come Modena, mettono le basi di un percorso legislativo nazionale e di una legittimazione sociale delle politiche temporali urbane.

### Un articolo nella legge di riforma della pubblica amministrazione

Con l'approvazione della l. 142/1990, *Ordinamento delle autonomie locali* che riforma le regole delle amministrazioni locali, il legislatore italiano mette le basi della disciplina per il governo dei tempi urbani e sociali, secondo un'ottica di coordinamento e non di frammentazione.

Attraverso il comma 3 dell'art. 36, l. 142/1990 il sindaco ha la potestà, «nell'ambito della disciplina regionale e sulla base di indirizzi espressi dal consiglio comunale, a coordinare gli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché gli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, al fine di armonizzare l'esplicitazione dei servizi alle esigenze complessive e generali degli utenti» (l. 142/90, art. 36, comma 3)<sup>6</sup>.

In Italia i servizi che ricadono sotto la regolazione diretta o indiretta del sindaco sono: i servizi sociali, civici e certificativi, il commercio e i pubblici esercizi, i trasporti pubblici urbani, le scuole materne, gli asili nido e le scuole elementari, i

3. *Le donne cambiano i tempi*, Roma 1990.

4. Al tema "Il tempo della città" è dedicato il Titolo III, art. 25-33 della proposta di legge di iniziativa popolare *Le donne cambiano i tempi*, Roma, 2 aprile 1990.

5. Per la ricostruzione sintetica del quadro di convergenze di ambiti diversi, si veda: S. Bonfiglioli, *Urban Time Policies in Italy, an overview of time-oriented research*, in «Transfer. European Review of Labour and Research», n. 4, Bruxelles 1997, pp. 700-722.

6. Il comma 3, art. 36, l. 142/1990 è stato modificato come segue: «Il sindaco coordina e riorganizza, sulla base degli indirizzi espressi dal consiglio comunale e nell'ambito dei criteri eventualmente indicati dalle regioni, gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici, nonché, d'intesa con i responsabili territorialmente competenti delle amministrazioni interessate, gli orari di apertura al pubblico degli uffici pubblici localizzati nel territorio, al fine di armonizzare l'espletamento dei servizi con le esigenze complessive e generali degli utenti» (l. 265/1999, art. 10), e in seguito integralmente recepito dal *Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali*, d.l. 267/2000.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

7. Le regioni che hanno approvato leggi per la predisposizione di piani degli orari sono: con finanziamenti, Liguria, Marche, Toscana, Veneto, Emilia Romagna, Piemonte; approvata e non finanziata, Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Lazio. Un repertorio è contenuto in: AA.VV., *La legislazione regionale per i Piani degli orari della città: confronti e prospettive*, atti del convegno, Bologna, 15 nov. 1996, Regione Emilia Romagna, Pianoforte, Bologna, 1998, pp. 145-212. Negli anni Novanta risultano essere stati presentati disegni di legge dalle regioni Abruzzo (20 novembre 1998), Basilicata (3 maggio 1996 e ottobre 1999) e Sicilia.

8. Secondo una ricerca presentata alla conferenza internazionale *Politiche temporali, sviluppo sostenibile, qualità della vita*, Roma, 19-20 febbraio 2001, Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per le pari opportunità.

9. Lo scambio di esperienze è avvenuto attraverso le associazioni il *Cittadino ritrovato* (Università di Siena) e, dal 1994, *Pianoforte*, associazione promossa dalle università milanesi, fiorentina e romana, dal sindacato e dalle libere professioniste. Contemporaneamente presso il Politecnico di Milano e di Torino e l'Università di Milano e di Cagliari si istituiscono corsi in materia. A livello europeo è con il finanziamento da parte del Fondo sociale europeo di una scuola per dirigenti di politiche pubbliche, *Eurexter*, che si avvia dal 1996 uno scambio dapprima con Francia e Germania e, in seguito, anche con Irlanda e Spagna e con l'istituto di ricerca della Commissione europea, *European Foundation for the Improvement of Living and Working Condition* di Dublino.

10. Sulla propositività di comuni e attori sociali lombardi si veda M. Mareggi, *Che cosa hanno fatto i comuni e gli attori sociali*, in S. Bonfiglioli, M. Mareggi, a cura di, «Nuovi tempi della città per la qualità della vita. Esperienze lombarde in Europa», Guerini, Milano 2004, pp. 207-226.

11. S. Bonfiglioli, *Il quadro legislativo nazionale e locale*, in Comune di Cremona, «Piano dei tempi e degli orari della città di Cremona. La fase sperimentale», 1999, p. 17-18.

servizi educativi, le biblioteche, i servizi culturali, i musei e le gallerie. Numerosi servizi sono erogati direttamente dal comune, che è quasi in ogni città d'Italia la più grande azienda produttrice di servizi.

Il trattamento in modo coordinato e su scala urbana degli orari delle differenti attività costituiscono le due innovazioni normative sulle quali vengono stimolate le amministrazioni comunali e gli attori sociali a mettersi in gioco in nuove azioni pubbliche.

### Le leggi regionali e il pullulare di esperienze

Per un decennio, gli anni Novanta, a livello nazionale un articolo di legge regola i poteri e le finalità delle politiche temporali urbane. Questo articolo è stato applicato sia ai livelli intermedi di governo dalle regioni, sia a livello locale dai comuni.

Nove regioni, tra il 1992 e il 1998, hanno approvato leggi per la predisposizione di piani degli orari urbani che, ad eccezione della Regione Toscana, cofinanziano in prevalenza gli studi preliminari<sup>7</sup>.

A livello locale, le amministrazioni hanno ribadito negli statuti comunali le indicazioni fornite dalla l. 142/1990 circa il carattere intenzionalmente trasversale delle azioni sui tempi e gli orari urbani e la necessità di azioni di coordinamento da parte dell'ente.

I comuni però hanno soprattutto agito. Lo spirito non è stato rivolto tanto a politiche temporali urbane con un carattere regolativo in senso normativo, piuttosto hanno accompagnato e indirizzato cambiamenti orari e temporali a scala urbana e settoriale. Nel 1997 le sperimentazioni locali di circa centosettanta realtà urbane<sup>8</sup> prevalentemente del centro e nord Italia hanno dato consistenza al dibattito interno all'*issue network* delle politiche temporali nazionale e, dal 1996, europeo<sup>9</sup>.

I comuni a cui l'art. 36 della l. 142/1990 ha attribuito il compito di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati della città hanno sviluppato studi, interventi e, in taluni casi, piani degli orari. Ciò è avvenuto indistintamente sia in presenza di leggi regionali dedicate e con finanziamenti e bandi di sostegno, come nelle Marche, in Liguria ed in Emilia Romagna, sia senza una normativa regionale, come è il caso già accennato della Lombardia<sup>10</sup>. Le città e gli attori sociali promotori che hanno avviato politiche temporali urbane non si sono mossi né in virtù di un obbligo né di una legislazione forte. Si è trattato sovente di scelte e atti politici delle amministrazioni che si sono fatte promotrici di innovazione, attivando l'Ufficio tempi e animando arene decisionali cittadine. Non è stata pertanto una via autoritativa quella che ha guidato la promozione locale, così come la diffusione.

In sostanza, per gli anni Novanta è possibile affermare che «le leggi che danno poteri formali alle politiche temporali in senso stretto sono poche, hanno finalità d'indirizzo e il contenuto autoritativo è ambiguo. Il Piano dei tempi e degli orari della città pertanto trae larga parte del suo potere ad agire da una legittimazione sociale e politica più che da aspetti formali, che peraltro non sono insignificanti. È la *mixité* di autorevolezza dell'azione pubblica e di autorità formale che, nel caso delle politiche temporali urbane assicura la durata oltre che il successo dell'azione»<sup>11</sup>.

### Molte norme di settore trattano parzialmente i tempi

Se, da un lato, i tre livelli nazionale, regionale e comunale hanno consentito di avviare la progettazione di politiche temporali come azioni di coordinamento

transettoriale alla scala urbana, dall'altro lato, diversamente, sono state approvate a livello nazionale leggi di settore che, secondo alcuni osservatori, «sembrano diminuire la portata sociale delle politiche temporali e anche i poteri formali di intervento del sindaco»<sup>12</sup> che la l. 142/1990 gli attribuisce. Ad esempio, il decreto legislativo sul commercio, in vigore dal 24 aprile 1999, liberalizza gli orari sopprimendo alcuni vincoli normativi. O ancora, l'art. 21 della l. 59/1997 e il relativo regolamento conferiscono autonomia alle istituzioni scolastiche anche in materia di orario delle attività didattiche<sup>13</sup>. Si tratta sostanzialmente di «diverse leggi di settore che, disciplinando un determinato ambito della vita pubblica/sociale, intervengono anche in tema di organizzazione dei tempi e degli orari di funzionamento dei servizi, uffici, nelle modalità e nei tempi di lavoro e quindi interagiscono con l'organizzazione complessiva del funzionamento temporale della città. Ma non contemplan le connessioni e le interferenze del funzionamento complessivo»<sup>14</sup>.

Così, se fino al 1990 numerose leggi di settore regolamentavano gli orari dei servizi urbani, anche successivamente l'articolazione contrasta con il tentativo di coordinamento in capo al sindaco e alle politiche dei tempi urbani.

A fronte di una legittimazione politica e sociale, le politiche temporali urbane hanno agito sino all'approvazione della legge 53/2000 a partire da un quadro normativo debole, scarno e complicato.

### La legge nazionale 53/2000 sui congedi parentali e sui tempi della città

L'approvazione della l. 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 della città* modifica sostanzialmente il quadro normativo.

Sulla spinta dell'obbligo imposto dall'Unione europea agli stati membri di acquisire le direttive in materia di congedi parentali, il Parlamento italiano approva un testo di legge frutto sia delle indicazioni europee, sia del lungo dibattito che ha affiancato la produzione delle leggi regionali e lo sviluppo di esperienze locali di politiche sui tempi delle città in Italia. Nell'impianto vengono inoltre riproposti la struttura e i contenuti principali dell'intera legge di iniziativa popolare che alla fine degli anni Ottanta aveva dato visibilità pubblica e legislativa alla concatenazione dell'azione sui tempi di vita, di lavoro e della città.

Per promuovere «un equilibrio tra tempi di lavoro, di cura, di formazione e di relazione» (l. 53/2000, art. 1, comma 1) la legge nazionale individua due strumenti di intervento:

- i *congedi dal lavoro* quali forme di flessibilizzazione degli orari per ragioni di cura o di formazione. Questi sono gestiti tramite il dialogo sociale tra imprese e lavoratori (o loro sindacati), a partire da richieste individuali;
- la disciplina sui tempi della città che sposta l'attenzione dei problemi di conciliazione alla scala territoriale e collettiva e attiva il dialogo sociale. Si definiscono qui parte degli strumenti per le politiche temporali urbane: il *piano territoriale degli orari*; le *modalità concertate di attuazione e verifica dei progetti del piano*; la gestione tecnico-amministrativa tramite l'*ufficio tempi*.

Al ruolo di coordinamento degli orari e dei tempi urbani, assegnato al sindaco con l'art. 36 della l. 142/1990 per i comuni, è dedicato il capo VII della legge 53/2000. In relazione ai compiti dei comuni, la legge 53:

- a) istituisce il *piano territoriale degli orari* quale «strumento unitario per finalità ed indirizzi, articolato in progetti, anche sperimentali, relativi al funziona-

12. Ibidem, p. 18.

13. Si tratta dei: d.l. 114/1998, *Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59*; dell'art. 21, l. 59/1997, *Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa*; e del d.p.r. 275/1997, *Regolamento recante norme in materia di autonomia delle istituzioni scolastiche, ai sensi dell'art. 21, della legge 15 marzo 1997, n. 59*. Nella stessa direzione sono la deregolamentazione delle aperture delle sedi museali nazionali (d.m. 507/1997 e relative modifiche con d.m. 375/1999, ma anche i progetti speciali sull'apertura serale e festiva dei musei nazionali in alcuni periodi dell'anno) e la riduzione del «tempo burocratico del cittadino» (l. 127/1997 o Bassanini 2).

14. M. Merelli, *La legislazione favorevole in Italia sulle politiche temporali urbane e il disegno di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro alla scala quotidiana*, paper presentato al workshop internazionale «Tempi di vita e orari di lavoro», Politecnico di Milano, 28/29 ott. 1999, non pubblicato.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

mento dei diversi sistemi orari dei servizi urbani e alla loro graduale armonizzazione e coordinamento» (art. 24, comma 1). Il piano è «vincolante per l'amministrazione comunale, che deve adeguare l'azione dei singoli assessorati alle scelte in esso contenute» (art. 24, comma 6). Inoltre, tiene conto degli effetti «sul traffico, sull'inquinamento e sulla qualità della vita cittadina degli orari di lavoro pubblici e privati, degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, delle attività commerciali [...] delle istituzioni formative, culturali e del tempo libero» (art. 24, comma 5). Il sindaco prevede misure per l'armonizzazione degli orari che contribuiscano alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti (art. 28, comma 1) e, «in casi di emergenza o di straordinarie necessità dell'utenza o di gravi problemi connessi al traffico e all'inquinamento», il sindaco emette ordinanze che prevedano modificazioni orarie (art. 25, comma 3);

- b) rende obbligatorie per i comuni sopra i 30.000 abitanti la definizione e attuazione dei piani territoriali degli orari (art. 23); gli stessi enti locali «sono tenuti ad individuare un responsabile cui è assegnata la competenza in materia di tempi e orari e che partecipa alla conferenza dei dirigenti» (art. 24, comma 2);
- c) definisce le procedure di adozione del piano e le modalità concertate di attuazione e verifica dei progetti del piano: il sindaco elabora le linee guida del piano (art. 24, comma 4) che viene approvato dal consiglio comunale ed è attuato con ordinanze del sindaco (art. 24, comma 6) e attraverso accordi con i soggetti pubblici e privati (art. 25, comma 2) tra quelli componenti il tavolo di concertazione;
- d) prevede vari strumenti di partecipazione: un tavolo di concertazione quale strumento per l'attuazione e la verifica dei progetti (art. 25); la consultazione delle pubbliche amministrazioni, delle parti sociali, delle associazioni e delle associazioni delle famiglie (art. 24, comma 4) per definire le linee guida del piano; anche la conferenza dei sindaci per azioni di riorganizzazione territoriale degli orari con i comuni limitrofi (art. 25, comma 4).

Per contribuire al sostegno dell'azione dei comuni la legge istituisce un finanziamento (art. 28, Fondo per l'armonizzazione dei tempi della città) a sostegno delle iniziative locali in materia, da destinare preferibilmente a reti di comuni. La ripartizione del fondo è delegata alle regioni.

La legge nel complesso mostra una netta separazione tra la sezione dedicata alla formazione e alla cura parentale, rispetto all'ultima dedicata ai tempi della città, sopra dettagliata. Mentre nella prima sezione gli interventi di flessibilizzazione degli orari per ragioni di cura o di formazione si aprono a richieste a forte connotazione individuale, la disciplina sui tempi della città sposta l'attenzione alla scala territoriale e collettiva, della città.<sup>15</sup> L'idea di fondo della legge è che la conciliazione tra tempi di cura e lavoro professionale avvenga sia attraverso congedi e flessibilità individuale, sia attraverso il coordinamento degli orari dei servizi in ambito territoriale (comunale e di area vasta); ma la legge non istituisce punti di connessione tra le due parti.

### Il Piano degli orari in nuove leggi e articoli regionali

Dopo il 2000 numerosi finanziamenti nazionali ed europei favoriscono una accelerazione dello sviluppo e della diffusione di questa innovazione e dei suoi strumenti di intervento e normativi.

In Italia, il contributo sostanziale è dato dall'approvazione della legge quadro

15. D. Gottardi, *I tempi della città*, in «Guida al lavoro. Il Sole-24 Ore», n. 12, 28 marzo 2000, pp. 27-28.

Regione	Leggi in applicazione dell'art. 36 della l. 142/1990	Leggi in attuazione della l. 53/2000	Articoli di leggi a seguito della l. 53/2000	Disegni di legge
Liguria	l.r. 14/1992		l.r. 26/2008, art. 15-20	
Marche	l.r. 20/1992	l.r. 27/2001		
Toscana	l.r. 62/1992 l.r. 38/1998		l.r. 1/2005, art. 176-180 p.d.l. 2008, art. 18	
Valle d'Aosta	l.r. 60/1993			
Veneto	l.r. 15/1993			
Friuli Venezia Giulia	l.r. 49/1993, tit. VIII		l.r. 11/2006, art. 15 l.r. 6/2006, art. 53	
Lazio	l.r. 48/1993			
Emilia Romagna	l.r. 21/1994		l.r. 2/2003, art. 8 e 47	
Piemonte	l.r. 52/1995		l.r. 1/2004, art. 43	
Lombardia		l.r. 28/2004		
Basilicata		l.r. 27/2004		
Abruzzo		l.r. 40/2005	l.r. 20/2003, integra l.r. 7/2003, capo V bis	
Provincia autonoma di Trento				d.d.l. 187/2006
Puglia			l.r. 7/2007, tit. II, art. 3-14	
Calabria			l.r. 9/2007, art. 35, comma 5	
Sardegna				p.d.l. 318/2008

Tabella 2.1

Norme e disegni di legge regionali in materia di Piani degli orari

53/2000 e dalle regioni che hanno trovato formule diverse per attribuire ai comuni i finanziamenti del Fondo di armonizzazione dei tempi della città.

Le Marche nel 2001 riscrivono la legge per adeguarla all'innovazione legislativa nazionale; successivamente altre tre regioni (Lombardia, Basilicata e Abruzzo) provvedono con testi normativi nuovi e bandi di finanziamento. Si tratta in queste quattro regioni di leggi dedicate. L'Abruzzo giunge a questa legge dopo un precedente inserimento di articoli di legge nella finanziaria regionale.

Alcune regioni, come Emilia Romagna (2003) e Piemonte (2004), integrano le leggi vigenti con semplici articoli e continuano in parallelo a promuovere bandi. Altre rinnovano il tema dal punto di vista giuridico regionale, collocando alcuni articoli di legge all'interno della normativa di promozione di azioni a favore delle pari opportunità di genere, come accade in Liguria (2008) e in Puglia (2007). Quest'ultima è così che si dota, per la prima volta, di un apparato normativo sui piani territoriali degli orari.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

Anomala è la vicenda toscana. A un primo rinnovamento delle leggi regionali vigenti sui piani degli orari attraverso articoli di legge collocati nella normativa di regolamentazione urbanistica (2005), fa seguito nel 2008 la discussione di un disegno di legge sulla cittadinanza di genere e le politiche per la conciliazione tra vita e lavoro che dedica alcuni articoli alle politiche dei tempi della città. Solo la Calabria, pur non avendo una normativa regionale dedicata, sceglie di promuovere le politiche temporali urbane attraverso articoli di legge (2007) e bandi di assegnazione dei finanziamenti.

La Campania trasferisce le risorse nazionali allo sviluppo dei Piani sociali di zona e non propone una discussione regionale e uno sviluppo evidenti delle politiche sui tempi della città.

## 2.2. Leggi regionali figlie della riforma delle autonomie locali

### Le regioni legiferano

Negli anni Novanta le regioni si impegnarono nella produzione di leggi per la predisposizione di piani degli orari sulla scorta di un fermento di riforma delle autonomie locali, che la l. 142/1990 confermò e rilanciò. Insieme a un convergere di movimenti e interessi – in ambito culturale, sindacale, politico e accademico sostanzialmente femminile<sup>16</sup> – capace di coagulare una forte collaborazione con i comuni che elaborarono e attuarono progetti e investirono risorse, sia in risposta alla volontà regionale, sia in autonomia.

La produzione normativa si concentrò nella prima metà del decennio e riguardò il nord e il centro Italia. Furono nove le regioni che approvarono norme in materia di piani di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati di una città (tab. 2.2). Mentre otto regioni produssero una legge dedicata, il Friuli Venezia Giulia inserì il tema nella regolamentazione dei servizi a sostegno della famiglia e dei minori. Tra queste, tre regioni non procedettero all'assegnazione di risorse finanziarie (Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia e Lazio). Soltanto la Regione Toscana sentì la necessità di apportare modifiche e innovare il quadro normativo nell'arco del decennio.

### I contenuti delle leggi indicano politiche orarie e sociali

Le nove leggi approvate tra il 1992 e il 1995 presentano testi snelli. Talune sono identiche tra loro, ad esempio quelle di Liguria, Marche, Valle d'Aosta, Veneto e Lazio; altre presentano strette analogie. Tutte hanno caratteristiche di forte omogeneità di impianto e di contenuti. Rimandano a una comune matrice culturale. Alcuni caratteri distintivi denotano accentuazioni di temi raramente di valenza regionale; piuttosto, nel susseguirsi delle leggi nel tempo, sembrano registrare l'evoluzione di una cultura comune di una *policy community* italiana delle politiche temporali urbane.

Si tratta in tutti i casi di leggi propositive e non normative/sanzionatorie, che sostengono e sollecitano l'azione dei comuni attraverso suggerimenti, indicazioni e incentivi finanziari.

Sin dal titolo, le leggi regionali indicano nei comuni i promotori di una regolamentazione degli orari dei servizi della città. E individuano nella definizione di un piano, che assume diverse denominazioni, lo strumento attuativo (PCO, Piano di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati, ma anche Piano comunale degli orari; PRO, Piano regolatore degli orari, ma anche Piano di regolazione degli orari).

L'attenzione al livello comunale è dettata dalle indicazioni fornite dal comma 3 dell'art. 36 della l. 142/1990, che mette in capo al sindaco il coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati di una città, per ragioni di necessaria caratterizzazione dei ritmi specifici di ciascun territorio<sup>17</sup> e di coerente coordinamento dei "produttori di orari", per loro natura radicati localmente, con cui il livello comunale ha ancora in Italia una stretta contiguità. Vent'anni di esperienze confermano la validità di tali intuizioni.<sup>18</sup>

Di seguito si presentano i caratteri prevalenti e le peculiarità regionali delle leggi. Istanze etiche e valoriali si mescolano a istanze funzionali nella definizione delle *finalità* che sollecitano a:

- regolare gli orari e assicurare la massima fruibilità dei servizi pubblici e priva-

16. F. Zajczyk, *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Angeli, Milano 2000; S. Bonfiglioli, *Le donne come nuovi soggetti della pianificazione*, in F.D. Moccia, D. De Leo, a cura di, «I nuovi soggetti della pianificazione», Angeli, Milano 2003, pp. 580-588.

17. Per una disamina dei diversi ritmi urbani delle città si rimanda agli esempi in M. Mareggi, *Trois villes italiennes: différenciation temporelle des lieux*, in L. Gwiazdzinski, a cura di, «La ville 24 heures sur 24», Datar/de l'Aube, Parigi 2002, pp. 169-174.

18. Sul lavoro svolto dai comuni vedi: S. Bonfiglioli, M. Mareggi, a cura di, *Il tempo e la città fra natura e storia. Antologia di progetti sui tempi della città*, in *Urbanistica Quaderni*, n. 12, Inu Edizioni, Roma 1997; M. Mareggi, *Le politiche temporali urbane in Italia*, Alinea, Firenze 2000; S. Bonfiglioli, M. Mareggi, a cura di, *Nuovi tempi della città per la qualità della vita. Esperienze lombarde in Europa*, Consiglio regionale della Lombardia, IRerR, Guerini, Milano 2004.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

ti, tema ricorrente nelle prime leggi; che diventa “armonizzazione dei tempi della città e coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati”, nelle più recenti leggi emiliano-romagnola e piemontese;

- prestare e ricevere cura;
- migliorare la qualità della vita;
- riconoscere e promuovere i diritti dei cittadini all'autogoverno individuale del tempo; che la legge friulana declina rispetto alle persone e alle famiglie;
- riconoscere i diritti dei cittadini all'espressione della complessità delle diverse dimensioni di lavoro, cura, formazione e tempo libero;
- promuovere i diritti di uomini e donne, come sottolineano le leggi di Toscana e Lazio, ovvero promuovere le pari opportunità anche in una migliore ripartizione delle responsabilità familiari e professionali tra i sessi, nei successivi testi di Emilia Romagna e Piemonte.

I *compiti e gli strumenti della regione* indicati dalle leggi presentano tre formulazioni diverse.

- 1) Liguria, Marche, Valle d'Aosta e Lazio privilegiano la definizione degli *ambiti di regolazione degli orari* di competenza regionale. L'ente, da un lato, lavora al diretto coordinamento degli orari in ambito regionale per i servizi di competenza e, dall'altro lato, indica i principi di regolazione per gli orari di alcuni servizi (sanitari, trasporto pubblico, attività commerciali e impianti di distribuzione dei carburanti) e, specificamente nelle Marche, definisce il calendario scolastico.
- 2) Una maggiore attenzione ai *compiti gestionali* è definita dalla prima legge toscana, dove la regione promuove iniziative di informazione sui “diritti dei cittadini per migliorare la qualità della vita individuale e collettiva attraverso un razionale governo del tempo”, attività di ricerca e sperimentazioni sul governo dei tempi, la costituzione di banche dati di monitoraggio degli interventi e la formazione. Sullo stesso versante si colloca il Veneto che promuove attività di documentazione, analisi e informazione oltre a una conferenza regionale con prefetti, delegati di Anci, Upi, Uncem, Commissioni pari opportunità, categorie economiche, ordini professionali e organizzazioni sindacali.
- 3) Contemporaneo invece *entrambi gli aspetti*, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Piemonte. Le ultime due regioni favoriscono il coordinamento degli orari dei servizi regionali e mirano a potenziare in particolare l'offerta oraria dei servizi socio educativi, assistenziali e sanitari e “l'estensione del tempo di funzionamento dei servizi”; ma definiscono anche gli orientamenti dei piani degli orari comunali e promuovono la formazione professionale.

Le leggi tendono a individuare una *struttura organizzativa di gestione regionale* con competenza sui tempi urbani, che ha collocazione diversa da regione a regione e compiti articolati: dalle ricerche al raccordo con la politica, dalla informazione al monitoraggio, fino alla gestione degli incentivi finanziari per le iniziative predisposte dai comuni.

Ulteriore compito assegnato alle regioni è l'erogazione di risorse economiche. I *finanziamenti* definiti dalle leggi sono indirizzati ai comuni e, in questa prima stagione legislativa regionale, si sono rivolti sostanzialmente a sostenere documentazione, indagini, ricerche e studi di fattibilità; solo nella legge veneta vi è una dichiarata attenzione anche alle attività di informazione. Friuli Venezia Giulia e Marche indicano anche come prioritario l'interesse della regione a sostenere economicamente progetti sperimentali, la cui realizzazione, nel

Regione	Legge	Titolo
Liguria	I.r. 14/1992	Criteri e incentivi regionali per l'adozione da parte dei comuni del piano di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati in applicazione dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990 n. 142.
Marche	I.r. 20/1992	Interventi per la predisposizione da parte dei comuni dei piani regolatori degli orari in applicazione dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142
Toscana	I.r. 62/1992 I.r. 38/1998	I.r. 62/1992: prime norme per la formazione dei piani per il coordinamento degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche. Finanziamento dell'attività di ricerca da parte dei comuni singoli o associati I.r. 38/1998: governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città
Valle d'Aosta	I.r. 60/1993 (non finanziata)	Criteri e incentivi regionali per l'adozione da parte dei comuni del piano di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati in applicazione dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142
Veneto	I.r. 15/1993	Iniziative della regione per favorire il coordinamento degli orari in applicazione del comma 3, dell' art. 36 della legge 8 giugno 1990, n. 142
Friuli Venezia Giulia	I.r. 49/1993 Titolo VIII (non finanziata)	Norme per il sostegno delle famiglie e per la tutela dei minori. Titolo VIII - Piani comunali degli orari degli esercizi commerciali e dei servizi pubblici
Lazio	I.r. 48/1993 (non finanziata)	Criteri e incentivi regionali per l'adozione da parte dei comuni del piano di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati in applicazione dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142
Emilia Romagna	I.r. 21/1994	Norme per la formulazione e l'adozione dei piani comunali di regolazione degli orari (P.R.O.) ai sensi dell'art. 36, comma 3 della legge n. 142 del 1990
Piemonte	I.r. 52/1995	Norme per la formulazione e l'adozione dei piani comunali di coordinamento degli orari P.C.O. ai sensi dell'art. 36, comma 3 della legge n. 142 del 1990

Tabella 2.2

Leggi regionali in materia di Piani degli orari, in applicazione dell'art. 36 della l. 142/1990

caso marchigiano, diventa vincolo per l'erogazione effettiva dei contributi da parte della regione. Emilia Romagna e Piemonte sostengono la formulazione e l'adozione dei piani che devono fondarsi prioritariamente sull'integrazione e la qualificazione dei piani regolatori generali sotto il profilo di razionalizzazione delle reti dei servizi, delle attrezzature pubbliche, dei servizi commerciali e della loro distribuzione territoriale, accessibilità e delle infrastrutture di mobilità; sul coinvolgimento di più comuni; sull'introduzione di procedure informatizzate multifunzionali in rete e sul riutilizzo di aree e contenitori dismessi.

Va sottolineato come Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia e Lazio non risultano aver definito e assegnato risorse finanziarie in materia.

Per rendere i servizi accessibili a tutti i cittadini, indipendentemente dalla loro attività lavorativa, le norme regionali propongono ai comuni i *criteri per l'articolazione degli orari*, che si definiscono rispetto ad ambiti di intervento: gli uffici pubblici e le attività di sportello anche di uffici privati, i servizi alla persona, il trasporto pubblico, i servizi commerciali, turistici, ricreativi e culturali.

Per ciascun ambito le leggi forniscono indicazioni attuative, di cui è possibile riconoscere una matrice comune delle regioni coinvolte (Liguria, Marche, Valle d'Aosta, Lazio, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Piemonte) ad eccezione della Toscana.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

I criteri entrano nei meccanismi di regolazione oraria e riguardano:

- a. gli orari degli *uffici e dei servizi diretti al pubblico*, che «non devono coincidere per almeno due giorni alla settimana con gli orari della maggioranza delle attività lavorative e non devono essere identici in tutti i giorni della settimana». In particolare Emilia Romagna e Piemonte invitano a un aumento della durata giornaliera d'apertura dei servizi e a un'articolazione sfalsata delle fasce orarie;
- b. gli orari dei *servizi alla persona*, che Emilia Romagna e Piemonte specificano in servizi socio-educativi, assistenziali e sanitari. Le aperture di tali attività «non devono essere inferiori alla media della durata degli orari di lavoro» e devono essere funzionali agli orari delle attività lavorative prevalenti sul territorio. Nella legge friulana viene inoltre accentuata la componente di genere e un'attenzione a «garantire modalità organizzative e di accesso flessibile allo scopo di rispondere alle diverse esigenze sociali delle famiglie, con particolare attenzione alle persone sole con minori a carico»;
- c. per i *servizi pubblici* si propongono: semplificazione di procedure e modalità di accesso, nuove formule organizzative *user friendly*, il ricorso alle tecnologie informatiche e l'istituzione di uffici di informazione e orientamento accessibili al pubblico e multifunzione rispetto ai servizi forniti dalla pubblica amministrazione. Emilia Romagna e Piemonte sottolineano questa come un'opportunità sia di efficienza sia di risparmio di tempo per l'utenza;
- d. i servizi di *trasporto pubblico*, che «devono essere riorganizzati» tenendo conto delle effettive esigenze di mobilità urbana degli utenti e creando forme di trasporto attente a popolazioni con specifiche necessità motorie, quali i portatori di handicap, gli anziani, le persone con bambini, le urgenze e la mobilità nelle ore notturne;
- e. gli orari dei *servizi privati commerciali, turistici e ricreativi*, per i quali si indica un coordinamento in accordo con le organizzazioni di categoria e sindacali per facilitarne l'accessibilità. In particolare gli orari del commercio «devono essere regolati in modo tale da non far coincidere i tempi di chiusura, apertura e turno di riposo di tutti gli esercizi» dello stesso tipo;
- f. le regioni Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Piemonte inoltre forniscono indicazioni anche per gli orari di *biblioteche, musei ed enti culturali*, ai quali è chiesto di aumentare la durata settimanale e giornaliera anche con estensione alle fasce serali.

Ridotte sono le indicazioni fornite dalla legislazione toscana che limita il campo d'azione agli orari degli uffici e dei servizi al pubblico, dei servizi alla persona con una tensione di genere e delle attività commerciali.

È opportuno segnalare, da ultimo, come le Marche sottolineino che gli orari presi in carico dalla legge debbano essere garantiti senza pregiudizi dell'orario di lavoro degli addetti, anche mediante apposite riorganizzazioni.

Tale tematizzazione dei problemi temporali dei cittadini offerta dalle leggi, se da un lato consente di inquadrare i campi di manovra di una nuova politica pubblica che si presenta nell'arena delle decisioni, dall'altro lato sembra voler costruire un campo di pratiche chiaramente definito che non si riscontra invece nella corrispondente fase attuativa nei molti comuni italiani che hanno agito negli anni Novanta. Le pratiche, come sovente accade, hanno agito in ordine sparso e con maggiore disorganicità. Questa non corrispondenza tra norme orarie dettate per legge e sperimentazioni locali rimanda a una necessaria adattività ai contesti territoriali e alle reti di attori locali coinvolti nelle iniziative e disponibili a rimettere in discussione i contratti sociali soggiacenti agli orari dei servizi.

In questa prima generazione le leggi regionali sulle politiche temporali urbane

per le città italiane circoscrivono l'ambito d'azione, mantenendosi strettamente pertinenti ai temi orari e a una loro articolazione; indicano con chiarezza come l'azione sia inerente i servizi, pubblici e privati; spingono a un miglioramento della fruibilità temporale dei servizi, intesa come possibilità di incastro individuale tra tempo obbligato al lavoro e accesso orario ai servizi; ordinano, come dovere, di mettere in atto alcune forme minime di articolazione oraria; segnalano limitatamente la caratterizzazione di genere dell'offerta e di richiesta di servizi. Si tratta di leggi sulla regolazione degli orari. E non si discostano da quanto altre ricerche<sup>19</sup> hanno riscontrato relativamente alle pratiche nei comuni per progetti e piani degli orari urbani che, in questa fase, hanno prodotto politiche orarie e sociali in talune regioni, sia dal punto di vista legislativo sia rispetto alle pratiche, rafforzando una lunga tradizione di politiche di welfare a favore di fasce deboli della popolazione, come in Emilia Romagna e nelle Marche.

Il coordinamento degli orari viene affidato dalla legge nazionale 142/90 al sindaco. Per avere pareri sul piano degli orari, per coordinare i soggetti, per proporre sperimentazioni e modifiche orarie, le leggi regionali indicano due strumenti di coinvolgimento a disposizione dei comuni. Sono previste da tutte le regioni forme di consultazione degli utenti dei servizi, delle loro organizzazioni, delle categorie economiche, delle organizzazioni sindacali, delle associazioni dei consumatori e delle associazioni femminili, nonché dei loro organismi rappresentativi istituzionali. Diversamente, Liguria, Marche e Lazio indicano nella costituzione di una Consulta permanente degli orari, obbligatoria o meno, l'organismo di riferimento per la gestione cittadina dei tempi urbani. Questa è un organismo misto pubblico/privato: enti, associazioni di categoria, organizzazioni sindacali dei lavoratori, organizzazioni dei datori di lavoro e imprenditori, associazioni dei consumatori, organismi femminili e istituzioni, tra cui *in primis* il comune che la coordina.

*L'interazione tra il Piano degli orari e altri strumenti di pianificazione e governo del territorio* è un tema non presente nelle leggi di Toscana, Veneto e Friuli Venezia Giulia.

Un debole raccordo è posto con i piani urbanistici e commerciali che devono tenere «conto del piano di coordinamento degli orari [...] per quanto influente sull'organizzazione funzionale e spaziale della città» in Liguria, Marche, Valle d'Aosta e Lazio (quest'ultima solo in relazione al piano commerciale). Emilia Romagna e Piemonte segnalano di procedere analogamente anche per la redazione o aggiornamento dei piani del traffico e dei trasporti.

### L'avvio di una profonda modifica

Una vicenda anomala ma significativa è rappresentata dall'approvazione da parte della Toscana di una seconda legge in materia: l.r. 38/1998, *Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città*. L'episodio segna la seconda metà degli anni Novanta e marca un momento di forte discontinuità sul piano normativo regionale, rispetto alle leggi precedenti sui piani degli orari.

Si propone, inoltre, come un segno del cambiamento in atto nel settore delle politiche temporali urbane. Istituzioni nazionali e internazionali (Inu, Politecnico di Milano, la rivista *Urbanistica*, la conferenza Habitat II delle Nazioni Unite 1996)<sup>20</sup> iniziano infatti una fase di avvicinamento di queste politiche all'urbanistica e alla pianificazione territoriale, che la legge accetta di mettere alla prova. Innanzitutto, le alterne vicende dei piani degli orari urbani in Toscana<sup>21</sup>, così

19. La prima fase dei piani degli orari riguarda il coordinamento e l'armonizzazione degli orari dei servizi (di sportello, alla persona, in particolare all'infanzia e agli anziani, teleservizi e *one stop services*; ma anche servizi commerciali, culturali e organizzazione di animazioni ed eventi) con una logica di tipo oraria, attenta cioè principalmente a studiare e a intervenire modificando e adattando gli orari di apertura delle attività in funzione di un'analisi dei bisogni delle popolazioni utenti. Esempari sono state le iniziative dei comuni di Modena, Catania, Genova, Roma e Perugia. M.C. Belloni, *Le politiche dei tempi della città*, in M.C. Belloni, F. Bimbi, a cura di, in «Microfisica della cittadinanza. Città, genere, politiche dei tempi», Angeli, Milano 1997, pp. 77-81; M. Mareggi, *Le politiche temporali urbane in Italia*, Alinea, Firenze 2000; S. Bonfiglioli, M. Mareggi, a cura di, *Nuovi tempi della città per la qualità della vita. Esperienze lombarde in Europa*, Consiglio regionale della Lombardia, IReR, Guerini, Milano 2004.

20. Politecnico di Milano, Inu, rivista *Urbanistica* e associazione Pianoforte organizzano il seminario *Politiche dei tempi urbani*, Milano, 11-12 aprile 1996; l'Istituto nazionale di urbanistica porta il tema alla Conferenza delle Nazioni Unite Habitat II, Istanbul, giugno 1996 (C.A. Barbieri, a cura di, «L'Inu per Habitat II», *Dossier* 1/1996, supplemento a *Urbanistica Informazioni* n. 147, 1996).

21. La Regione Toscana nel 1997 ha svolto una ricerca sull'efficacia della legislazione. Tra il 1989 e il 1997, dei 175 comuni che risposero all'indagine, 97 effettuarono azioni di politiche temporali: in prevalenza effettuarono ricerche, alcuni singoli interventi, 18 avviarono la definizione del piano e meno di 10 sembravano aver dato attuazione ai programmi di intervento proposti. Cfr. M. Merelli, P. Nava, M.G. Ruggerini, R. Guerri, F. Tei, *Censimento sull'attuazione della legge della Regione Toscana n. 62/92*, Regione Toscana, Firenze 1997, dattiloscritto.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

22. S. Bonfiglioli, *Nuovi orari dei saloni di parrucchiere. La ricerca territoriale e sociologica. L'invenzione del tavolo quadrangolare*, in Comune di Bolzano, «Patto della mobilità e Piano dei tempi e degli orari. Una prospettiva europea», *Urbanistica Quaderni*, n. 26, Inu Edizioni, Roma 2000, pp. 88-96. Circa il superamento della logica sequenziale studi-progetto-attuazione messo in atto nelle politiche temporali urbane, vedi M. Mareggi, *Coprogettazione: costruzione collettiva di azioni di governo della città nelle politiche temporali urbane*, in *Territorio*, n. 22, pp. 152-165.

23. Si assume qui il concetto di riflessione nel corso dell'azione proposto da D.A. Schön, *Il professionista riflessivo*, Dedalo, Bari 1993.

24. «Il Consiglio comunale, contestualmente al Piano strutturale [...] adotta un Piano di indirizzo e di regolazione degli orari per la predisposizione dei progetti che costituiscono il coordinamento degli orari della città» (Regione Toscana, *Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città*, l.r. 38/1998, art. 3, comma 1).

25. Il Piano strutturale contiene tra l'altro: «b) gli obiettivi da conseguire nel governo del territorio comunale anche tenendo conto dell'esigenza programmata dei tempi di vita, di lavoro e di mobilità dei cittadini [...] i) il quadro conoscitivo delle attività svolte sul territorio al fine del riequilibrio e della riorganizzazione dei tempi, degli orari e delle necessità di mobilità» (Regione Toscana, *Norme per il governo del territorio*, l.r. 5/95, art. 24, comma 2); «Deve essere altresì garantita una corretta distribuzione delle funzioni al fine di assicurare l'equilibrio e l'integrazione tra il sistema di organizzazione degli spazi e il sistema di organizzazione dei tempi nei diversi cicli della vita umana, in modo da favorire una fruizione dei servizi pubblici e privati di utilità generale, che non induca necessità di mobilità» (Regione Toscana, l.r. 5/95, art. 5, comma 5 bis).

come nel resto d'Italia, segnalano limitante l'attribuzione dei finanziamenti regionali solo sulla base delle attività di ricerca, come la stessa prima l.r. 62/1992 della Regione Toscana riporta anche nella titolazione (*Prime norme per la formazione dei piani per il coordinamento degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche. Finanziamento dell'attività di ricerca da parte dei comuni singoli o associati*).

Dal punto di vista procedurale, la seconda legge regionale toscana, n. 38/1998, interviene sui criteri di assegnazione dei contributi ai comuni e modifica l'indirizzo delle risorse verso l'attuazione di progetti di coordinamento degli orari della città. L'indirizzo programmatico mira così al consolidamento di pratiche concrete sul campo e in favore dei cittadini, piuttosto che promuovere ricerche, studi e documentazione, una analitica inerte e seriale che non qualifica il campo delle politiche pubbliche. Questo spostamento di senso della normativa disvela le sostantive relazioni che intercorrono tra conoscenza e azione in questo ambito. E registra la consapevolezza, esperita nella coprogettazione delle politiche temporali urbane, che solo una conoscenza calata nelle pratiche diventa supporto delle politiche<sup>22</sup>. È importante l'oscillazione tra conoscenza ed effettività sul campo delle pratiche. L'azione cioè diventa, da un lato, riflessiva perché irrorata di analisi e di approfondimenti e, dall'altro lato, densa ed efficace perché ancorata ai problemi e alle trasformazioni in corso<sup>23</sup>.

Ciò che avviene però non è solo un cambiamento strumentale. Piuttosto, come già accennato, è avvenuto un riorientamento della prospettiva di sviluppo delle politiche degli orari verso il governo dei tempi e degli spazi e con essi del territorio.

Il nuovo orientamento è manifesto nel lessico radicalmente diverso dei titoli delle due leggi, sopra riportati. Ma la novità è anche sul piano sostanziale. La seconda legge toscana di definizione degli interventi in materia di governo dei tempi e dell'organizzazione oraria della città indica le procedure di adozione e approvazione *contestualmente* al «Piano strutturale», lo strumento di governo del territorio<sup>24</sup>. Già nel 1995 le *Norme per il governo del territorio* (l.r. 5/1995)<sup>25</sup> avevano previsto che il Piano strutturale assumesse le «esigenze dell'organizzazione programmata dei tempi di vita, di lavoro e di mobilità dei cittadini», sia quali studi allegati sia come obiettivo della pianificazione territoriale, oltre al tema della sostenibilità. E il Piano di indirizzo e regolazione degli orari è uno degli elaborati del Piano strutturale. Questa stretta relazione tra strumenti di governo dei tempi e del territorio incontra un'obbligatoria sperimentazione diffusa, di cui sono poco noti monitoraggio e risultati e che, forse, necessita di ricerche dedicate.

Da ultimo, riscontriamo nel testo normativo un'istanza che percorreva anche la prima legge toscana, in misura maggiore rispetto alle altre: la valorizzazione delle differenze tra i sessi, qui declinate come pari opportunità. Questa si affianca a una proposta di rinnovamento che l'orizzonte spazio-temporale porta sulla progettazione della città, fisica e immateriale. La regione, tra le finalità della legge, «riconosce come metro di misura delle trasformazioni del tempo e dello spazio urbano: a) il diritto delle donne e degli uomini alla scelta del tempo di vita; b) la soggettività delle bambine e dei bambini; c) il valore delle diversità etniche e culturali». Pone cioè la persone e i soggetti al centro della definizione delle modificazioni dei luoghi dell'abitare contemporaneo.

## 2.3. Leggi regionali in attuazione del quadro legislativo nazionale

### Una stagione di finanziamenti dal centro

L'approvazione della l. 53/2000 apre una nuova fase nelle politiche temporali urbane, sia dal punto di vista legislativo, sia rispetto alle politiche locali.

La necessità da parte dei comuni di acquisire risorse finanziarie aggiuntive dettata, nel decennio, sia da una crescente riduzione dei trasferimenti statali, sia da una tendenza degli enti superiori a erogare risorse attraverso logiche premiali e per bandi, su modello europeo, ha costituito una tendenza generale, a cui l'ambito delle politiche temporali urbane non fa eccezione. Non siamo cioè in presenza di un comportamento amministrativo specifico.

Il Fondo di armonizzazione dei tempi della città, previsto dalla norma nazionale (l. 53/2000, art. 28), e l'attribuzione alle regioni del compito di assegnazione delle risorse economiche ai comuni porta le regioni a legiferare in materia,

Figura 2.2

Geografie delle regioni: stagioni e strumenti legislativi per i Piani degli orari, settembre 2008



## 2. Comparazione della legislazione regionale

qualora non avessero provveduto in precedenza, oppure a adeguare gli strumenti vigenti, sovente per poter accedere ai finanziamenti statali, ma utilizzando l'occasione anche per rinnovare gli orientamenti per l'azione dei comuni, la cui competenza di coordinamento e amministrazione degli orari non viene posta in discussione.

I comportamenti delle regioni sono differenziati (fig. 2.2).

Nel primo quinquennio del secolo, quattro regioni (Marche, Lombardia, Basilicata e Abruzzo) si dotano di una legge in attuazione della l. 53/2000 in materia di piani territoriali degli orari – così è la denominazione dello strumento comunale che, dalla legge nazionale, viene ripreso nelle norme regionali<sup>26</sup> – e provvedono a lanciare bandi di assegnazione delle risorse economiche nazionali agli enti locali competenti, i comuni. Due erano dotate di una normativa vigente: le Marche avevano una legge in applicazione dell'art. 36 della l. 142/1990 e l'Abruzzo, prima della legge dedicata, aveva approvato articoli di legge nella finanziaria regionale 2003, per consentire ai comuni di accedere ai finanziamenti statali.

Diversamente, alcune regioni nel primo quinquennio del secolo integrano le leggi vigenti con semplici articoli di legge, come Emilia Romagna e Piemonte che proseguono nella promozione di bandi per le amministrazioni comunali. Altre, più recentemente, rinnovano il tema dal punto di vista legislativo regionale, collocando articoli di legge sui piani degli orari all'interno della normativa di promozione di azioni a favore delle pari opportunità di genere, come accade in Liguria e Puglia. Analogo provvedimento è in corso di discussione in Toscana, dove un primo rinnovamento delle leggi regionali vigenti sui piani degli orari è stato effettuato con articoli di legge di governo del territorio. La Calabria, pur non avendo una normativa regionale dedicata, nel 2007 promuove le politiche temporali urbane attraverso articoli di legge e bandi di assegnazione dei finanziamenti, mentre la Campania utilizza i finanziamenti per il Piano sociale di zona.

Non risulta ancora approvato dalla Provincia autonoma di Trento il disegno di legge presentato a settembre 2006. Mentre da aprile 2008 è in discussione una proposta di legge in Sardegna.

Così anche le regioni del sud e delle isole vanno dotandosi negli ultimi cinque anni di una legislazione per i piani territoriali degli orari. In questa nuova stagione sembra delinearsi una generale diffusione normativa circa la promozione di politiche temporali urbane, con diversi indirizzi per l'azione; sarebbe interessante verificare se tale copertura ampia del territorio nazionale trova riscontro nelle pratiche delle amministrazioni locali.

Nei paragrafi seguenti si presenta l'articolazione degli strumenti normativi di questa stagione di finanziamenti statali con l'attenzione a verificare se siamo in presenza di una nuova generazione di leggi, il loro rapporto con la generazione precedente e i punti di innovazione.

### **Nuove leggi verso conciliazione vita/lavoro, riqualificazione urbana e mobilità sostenibile**

Sono quattro le nuove leggi regionali dedicate alle politiche temporali urbane approvate in attuazione della l. 53/2000. Nel 2001 le Marche rinnovano la legge vigente dal 1992. Nel 2004 Lombardia e Basilicata si dotano per la prima volta di una legge in materia. Nel 2005 in Abruzzo si giunge a una legge specifica, dopo che il Consiglio regionale aveva emanato le norme per il coordinamento dei tempi della città all'interno della legge finanziaria regionale 2003.

26. Fa eccezione l'Abruzzo che attribuisce la denominazione: P.R.T.O., Piano regolatore dei tempi e degli orari (l.r. 40/2005, art. 3).

Regione	Legge	Titolo
Marche	l.r. 27/2001	Interventi per il coordinamento dei tempi delle città e la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale
Lombardia	l.r. 28/2004	Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città
Basilicata	l.r. 27/2004	Coordinamento dei tempi delle città e promozione dell'uso del tempo
Abruzzo	l.r. 40/2005	Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città

Tabella 2.3

Leggi regionali in materia di Piani degli orari in attuazione della l. 53/2000

Rispetto alla generazione precedente i titoli si semplificano e indicano con chiarezza i contenuti dell'azione, ossia il coordinamento dei tempi della città, da un lato, e la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale, dall'altro (tab. 2.3).

Le quattro leggi presentano tratti comuni, quali:

- i mutati *richiami normativi* rispetto alla prima generazione di leggi regionali sui piani degli orari, in particolare la l. 53/2000, che tesse la trama dell'articolato normativo, e il comma 7, art. 50, d.lgs. 267/2000 che riformula l'art. 36 della l. 142/1990 circa l'attribuzione al sindaco della competenza di coordinamento degli orari dei servizi;
- dal punto di vista operativo, la tensione verso la definizione di *criteri e modalità di assegnazione dei contributi regionali*, con un'accentuazione della volontà di favorire la collaborazione tra comuni (associazioni di comuni), forme di cooperazione tra enti locali «per l'attuazione di specifici piani di armonizzazione degli orari dei servizi con vasti bacini di utenza», interventi attuativi degli accordi tra comuni ed altri soggetti pubblici e privati che prendono parte al tavolo di concertazione cittadino sui tempi della città, indicato dall'art. 25 della l. 53/2000;
- dal punto di vista *strumentale*, sono indicati da un lato il *piano territoriale degli orari*, in capo al sindaco, definito quale strumento di indirizzo strategico, a livello comunale o sovracomunale, unitario per finalità e indirizzi, articolato in progetti anche sperimentali; dall'altro lato, la costituzione di *banche del tempo*, associazioni volontarie per favorire l'uso del tempo per finalità di reciprocità sociale;
- dal punto di vista *finanziario*, per entrambi gli strumenti sono previsti sostegni economici. Solamente la Lombardia iscrive le banche del tempo all'interno del piano degli orari urbani. I contributi vengono assegnati attraverso bandi annuali. Le risorse a disposizione sono per la gran parte da reperire attraverso la redistribuzione da parte dello Stato del Fondo per l'armonizzazione dei tempi delle città che dal 2003 fa parte, con destinazione propria, del Fondo nazionale delle politiche sociali. I contributi regionali aggiuntivi, iscritti nelle leggi, sono alquanto scarsi, ad eccezione della Lombardia<sup>27</sup>;
- rispetto alle *finalità*, si riscontra una condivisa attenzione alla «conciliazione dei tempi di lavoro, di relazione, di cura parentale, di formazione e del tempo per sé delle persone che risiedono sul territorio regionale o lo utilizzano, anche temporaneamente», al sostegno delle pari opportunità fra uomini e donne e a favorire la qualità della vita;
- rispetto agli *indirizzi progettuali delle azioni* da mettere in campo da parte dei comuni, vengono confermate tradizionali linee d'azione quali l'accessibilità e la fruibilità temporale dei servizi pubblici e privati (che Marche e Basilicata, come nel decennio precedente, sentono la necessità di declinare negli orari

27. Le somme previste per l'anno di emissione delle leggi sono: 100 milioni di lire per le Marche (l.r. 27/2001), 350 mila euro per la Lombardia (l.r. 28/2004), 20 mila euro per la Basilicata (l.r. 27/2004) e 50 mila euro per l'Abruzzo (l.r. 40/2005).

## 2. Comparazione della legislazione regionale

dei vari servizi) e il coordinamento degli orari dei servizi sul territorio con il sistema degli orari di lavoro; per Lombardia e Abruzzo anche favorendo relazioni con le politiche di flessibilizzazione degli orari di lavoro in attuazione dell'art. 9 della l. 53/2000.

- Si palesa inoltre la tendenza, già segnalata dalla seconda legge toscana del 1998, verso interventi di riqualificazione e rivitalizzazione degli spazi urbani, inerenti anche le trasformazioni fisiche e la dotazione funzionale di servizi.
- Da ultimo, si presenta una nuova sensibilità verso forme di mobilità sostenibile che si esplica in taluni casi come sollecitazione al coordinamento degli orari dei trasporti pubblici, «in relazione alla mobilità urbana e alle pratiche di vita quotidiana», oppure alla promozione di forme di mobilità alternative all'uso dell'auto privata, o ancora a politiche temporali che «contribuiscano alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti».

A fronte di caratteri ricorrenti si riscontrano anche sostanziali diversità tra le leggi. Innanzitutto è possibile individuare due tipologie di testi: Marche e Basilicata, così come Lombardia e Abruzzo, sono accomunate anche nel titolo. Lombardia e Abruzzo sottolineano la *struttura delle azioni di intervento* del piano territoriale degli orari. Per ciascuno dei progetti/interventi proposti, il piano descrive l'ambito territoriale di applicazione, le esigenze e le criticità alle quali si intende dare risposta, le misure da intraprendere, il partenariato attivato e i soggetti coinvolti, le modalità di gestione e monitoraggio delle azioni. Si invita a indicare le modalità di raccordo del piano degli orari con gli strumenti di programmazione e pianificazione del territorio. La legge abruzzese definisce anche le procedure di costruzione istituzionale e approvazione del piano, coinvolgendo non solo il consiglio comunale ma anche la commissione comunale per le pari opportunità e i comuni limitrofi.

Altri tre aspetti ricorrono nelle leggi lombarda e abruzzese. Entrambe richiamano al rispetto dei *principi di cooperazione e di sussidiarietà* in materia di coordinamento e amministrazione dei tempi e degli orari, sia verticale nei confronti delle regioni e delle provincie per le quali viene definito il ruolo di indirizzo, sia orizzontale nella predisposizione dei piani territoriali degli orari con il coinvolgimento dei «soggetti sociali e istituzionali, pubblici e privati, che abbiano un ruolo rilevante in materia». Inoltre, si dotano di strutture organizzative regionali per le *attività di monitoraggio e valutazione* dei progetti presentati ai fini della concessione di contributi, che rendicontano con rapporti periodici al consiglio regionale. Da ultimo, entrambe le regioni hanno proceduto alla formulazione di *bandi* per l'assegnazione delle risorse economiche<sup>28</sup>.

L'aspetto peculiare della legge abruzzese riguarda i *soggetti a cui sono concessi i finanziamenti*. Sono infatti invitati a presentare progetti i comuni singoli o associati per la predisposizione del piano degli orari, le associazioni che promuovono o sostengono banche del tempo, ma anche le *provincie* che, come ente capofila, coordinano l'attività dei comuni per l'adozione dei piani. A queste si aggiungono le *imprese* individuali, le società, gli studi professionali con sede sul territorio regionale per azioni di flessibilizzazione dell'orario lavorativo, per sperimentare il telelavoro, per concedere ai propri dipendenti permessi o incrementare la "banca delle ore", per stipulare contratti integrativi che prevedano la riduzione dell'orario di lavoro. Si pone come vincolo che dette imprese non abbiano usufruito dei finanziamenti previsti dall'art. 9 della l. 53/2000.

Si tratta di un carattere specifico e degno di nota per tre ragioni. La prima, perché in modo esplicito il dettato normativo prova a tessere legami tra il sistema degli orari dei servizi che il piano degli orari coordina su scala comunale con l'articolazione degli orari di lavoro nelle imprese, cercando il superamento delle

28. Regione Lombardia, *Bando per la concessione di contributi ai Comuni per progetti finalizzati alla predisposizione e attuazione dei Piani territoriali degli orari* (art.6, l.r. 28/2004), d.g.r. n. 7/20895 del 16 febbraio 2005 (1° bando) e d.g.r. n. 8/3765 del 13 dicembre 2006 (2° bando); Regione Abruzzo, *Contributi per la predisposizione e attuazione dei Piani territoriali degli orari* (art. 7, l.r. 40/2005), d.g.r. n. 381 del 23 aprile 2007.

soluzioni di continuità tra l'uno e l'altro che caratterizzano anche la l. 53/2000, dove compiti dei comuni e delle imprese sono sostanzialmente separati, come detto sopra. La seconda nota di interesse riguarda la scommessa di assegnare alle provincie un ruolo su questi temi; tentativo che non trova riscontri concreti di interesse nelle attuazioni in Italia; se non della Provincia di Firenze negli anni Novanta. Forse la Provincia di Pavia in Lombardia ha svolto un'esplorazione che necessita di monitoraggio e valutazione. Da ultimo, approfondimenti valutativi e descrittivi delle esperienze di successo sono necessari anche per le azioni che intrecciano orari dei servizi e orari di lavoro nelle imprese.

Cifra specifica della legge della Basilicata riguarda il *legame posto in essere tra il piano degli orari e lo strumento urbanistico*, qui Piano strutturale comunale (Psc), sulla falsariga della legge toscana 38/1998. Mentre in Toscana i due strumenti avevano strette correlazioni e contemporaneità procedurale, qui il piano degli orari è adottato «in armonia con il piano strutturale»<sup>29</sup> e i criteri delle politiche orarie e temporali sono raccordati con il quadro conoscitivo dello strumento urbanistico. Si assume cioè una comunanza più debole tra i due strumenti, nonostante vi siano nel testo richiami a temi di progettazione degli spazi e delle infrastrutture, della dislocazione dei servizi, della programmazione dei flussi di mobilità nella modulazione dei tempi d'uso delle attrezzature e dei servizi, così come la dislocazione delle funzioni. Il lessico di questa legge pone così temi e interventi del piano degli orari a qualificazione della città fisica.

Un cenno a parte è da riservare alla legislazione dell'Abruzzo.

Nel 2003, prima della approvazione della legge dedicata (l.r. 40/2005), con una legge di modifiche e integrazioni viene inserito nella legge finanziaria regionale un corposo numero di paragrafi intitolati *Norme per il coordinamento dei tempi delle città* (l.r. 7/2003, Capo V bis), per mettere a disposizione dei comuni finanziamenti regionali e statali<sup>30</sup>.

Nonostante si tratti di articoli di legge, vengono presentati in questo paragrafo perché il testo in sostanza è una vera e propria legge in materia di piani degli orari, in attuazione della l. 53/2000.

Presenta infatti gli elementi comuni delle quattro leggi sopra indicate. Per lessico e impostazione ricalca in larga parte il dettato normativo marchigiano. Si differenzia per due aspetti peculiari.

Il primo è l'assenza di riferimenti alle provincie e l'indicazione specifica del ruolo di coordinamento che possono svolgere le comunità montane rispetto ai comuni, a cui spetta di predisporre i piani degli orari.

Il secondo aspetto specifico, così come per Basilicata e Marche, è il ruolo attribuito al piano dei orari rispetto alla qualificazione e integrazione degli strumenti urbanistici generali «sotto il profilo della razionalizzazione delle reti dei servizi e delle attrezzature pubbliche, nonché dei servizi commerciali, sia per quanto riguarda la loro diffusione territoriale e l'accessibilità che l'adeguata previsione di infrastrutture destinate alla mobilità» (l.r. 7/2003, art. 106 sexies). Alle «interrelazioni tra piani territoriali degli orari e altri strumenti di pianificazione» è dedicato un intero articolo (l.r. 7/2003, art. 106 nonies) che invita, durante la redazione degli strumenti di pianificazione funzionale e spaziale delle città e del territorio, a tenere conto delle indicazioni dei piani territoriali degli orari.

### **Norme sui tempi in contesti di altre politiche**

La seconda metà del primo decennio del secolo è caratterizzata da un proliferare di articoli di legge sui tempi della città. È minore l'interesse dei governi regionali a costruire testi normativi dedicati. L'intenzione è piuttosto rivolta a

29. Regione Basilicata, *Tutela, governo ed uso del territorio*, l.r. 23/1999, art. 14 e 36.

30. Regione Abruzzo, *Modifiche ed integrazioni alla l.r. 17-4-2003, n. 7 (Legge finanziaria regionale 2003)*, l.r. 20/2003, con la quale si integra la l.r. 7/2003, inserendo il Capo V bis, *Norme per il coordinamento dei tempi delle città*.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

Tabella 2.4

Articoli di legge relativi ai piani degli orari inseriti in normative su altre materie a seguito della l. 53/2000

Regione	Legge	Titolo legge	Articoli
Emilia Romagna	l.r. 2/2003	Norme per la promozione della cittadinanza sociale e per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali	art. 8, <i>Interventi per la promozione sociale</i> e art. 47, <i>Fondo sociale regionale. Spese correnti operative</i>
Abruzzo	l.r. 20/2003	Modifiche ed integrazioni alla l.r. 17.4.2003, n. 7 (Legge finanziaria regionale 2003)	integra la l.r. 7/2003, capo V bis, <i>Norme per il coordinamento dei tempi delle città</i>
Piemonte	l.r. 1/2004	Norme per la realizzazione del sistema regionale integrato di interventi e servizi sociali e riordino della legislazione di riferimento	art. 43, <i>Tempi di cura, tempi di lavoro e tempi delle città</i>
Toscana	l.r. 1/2005	Norme per governo territorio	art. 176-180, <i>Modifiche alla legge regionale 22 luglio 1998, n. 38</i>
	p.d.l. 2008	Cittadinanza di genere e conciliazione vita lavoro	art. 18, <i>Cittadinanza di genere nelle politiche di governo del tempo, dello spazio urbano e di pianificazione degli orari delle città</i>
Friuli Venezia Giulia	l.r. 11/2006	Interventi regionali a sostegno della famiglia e della genitorialità	art. 15, <i>Piani territoriali degli orari</i>
	l.r. 6/2006	Sistema integrato di interventi e servizi per la promozione e la tutela dei diritti di cittadinanza sociale	art. 53, <i>Tempi di cura, tempi di lavoro e tempi della città</i>
Puglia	l.r. 7/2007	Norme per le politiche di genere e i servizi di conciliazione vita-lavoro in Puglia	tit. II, art. 3-14, <i>Coordinamento dei tempi delle città</i>
Calabria	l.r. 9/2007	Provvedimento generale recante norme di tipo ordinamentale e finanziario	art. 35, comma 5, <i>Finanziamenti diversi</i>
Liguria	l.r. 26/2008	Integrazione delle politiche di pari opportunità di genere in Regione Liguria	art. 15-20, <i>Politiche dei tempi della città e per la vivibilità urbana</i>

rendere disponibili per i comuni i finanziamenti del *Fondo per l'armonizzazione dei tempi delle città*, diventato nel frattempo una quota minima del *Fondo nazionale per le politiche sociali*, definendo contemporaneamente i criteri di riparto tra le regioni del fondo medesimo. È opportuno interrogarsi se questa tendenza non sia il risultato di un momento di riposizionamento di questo ambito dell'azione pubblica verso uno specifico caratterizzante, o una tematizzazione trasversale aspecifica o, ancora, una costola di alcuni temi ritenuti prioritari nelle agende dei governi regionali. La lettura degli articoli di legge può costituire uno strumento di riflessione su questo quesito.

I due problemi indicati (risorse per e collocazione delle politiche temporali) costituiscono anche la matrice di lettura degli articoli di legge selezionati. È infatti possibile distinguere tre famiglie di norme: una volta a rendere disponibili per i comuni i finanziamenti regionali e statali; la seconda, mirata a confermare una volontà regionale di promozione delle iniziative di politiche orarie e di conciliazione; la terza, che vede piani e politiche degli orari della città come una costola di altre tematiche di intervento delle politiche pubbliche.

La *prima famiglia* di articoli di leggi regionali mira a *rendere disponibili per i comuni i finanziamenti regionali e statali*. È il caso dell'Emilia Romagna che nel 2003 con alcuni articoli promuove la competenza degli enti locali a «conciliare

ed armonizzare i tempi di vita e di lavoro» (art. 8, l.r. 2/2003) e destina ai comuni fondi per attuare la l. 53/2000, in particolare per infanzia, adolescenza e famiglia (art. 47, l.r. 2/2003), favorendo sia azioni e strutture operative per i piani degli orari, sia accordi sugli orari di lavoro flessibile tra imprese e organizzazioni sindacali.

Analogo comportamento è tenuto dalla Calabria che, attraverso la legge di bilancio (comma 5, art. 35, l.r. 9/2007), usa le «risorse finanziarie trasferite alla regione a valere sul Fondo nazionale per le politiche sociali a destinazione indistinta» per la predisposizione dei piani territoriali degli orari da parte dei comuni. Il comma è il *primo provvedimento di legge in questa regione* che introduce lo strumento del piano territoriale degli orari e pone la «regione al passo col Paese, anche nelle politiche del welfare urbano»<sup>31</sup>.

Con deliberazione di giunta entrambe le regioni (Emilia Romagna e Calabria) – così come il Veneto nel 2004, senza necessità di richiami di legge alla 53/2000 – definiscono con bandi i criteri per la ripartizione delle risorse, i temi prioritari di intervento e, talvolta, le procedure<sup>32</sup>.

Sull'andamento dei bandi molto diversi sono i risconti e non sono state condotte indagini mirate. A titolo esemplificativo si fa cenno che il Veneto risulta aver compiuto solo un bando nel 2004. Maggiore continuità è data dall'Emilia Romagna che dal 1995 eroga fondi. Qui alterno e decrescente è l'interesse da parte dei comuni a richiedere finanziamenti e a diffondere le pratiche. Forse è necessario chiedersi se l'alta qualità del welfare emiliano, garante della possibilità di una alta occupabilità femminile, non disinnesci i meccanismi di necessità e la domanda di un ulteriore miglioramento del sistema di servizi pubblici e privati a sostegno di una vivibilità delle famiglie e delle comunità già data, che le politiche temporali garantiscono<sup>33</sup>.

La *seconda famiglia* è caratterizzata dal *confermare una volontà regionale di promuovere e incentivare «le iniziative di riorganizzazione dei servizi pubblici e privati convenzionati, tese a migliorare la flessibilità delle prestazioni, di coordinamento degli orari e al risparmio di tempo per le attività familiari»*.

Questa posizione riguarda due regioni, Piemonte e Friuli Venezia Giulia, ed è inclusa per entrambe nelle norme sul riordino dei servizi sociali. Si tratta di brevi cenni volti a promuovere e incentivare «ogni iniziativa volta ad armonizzare i tempi della città con i tempi di cura della famiglia» (Piemonte, l.r. 1/2004, art. 43 e Friuli Venezia Giulia, l.r. 6/2006, art. 53).

Si tratta di due regioni dotate di legge di prima generazione sui tempi della città. In Piemonte tale legge viene attuata e resa esecutiva anche dopo il 2000, ne è dimostrazione l'erogazione annuale costante dei fondi per i Piani di coordinamento degli orari dal 1997 al 2005<sup>34</sup>. In Friuli Venezia Giulia un nuovo articolo nella normativa che regola i servizi a sostegno della famiglia, della genitorialità e dei minori (l.r. 11/2006 art. 15) abroga il precedente e rimanda a regolamenti regionali circa le modalità e i criteri di sostegno finanziario.

Questa famiglia non innesca rinnovamenti nei temi di intervento.

La *terza famiglia* di articoli di leggi vede piani e politiche degli orari della città come una *costola di altre politiche pubbliche*: il governo del territorio e le pari opportunità di genere. Si tratta di fattori che sollevano interrogativi di interesse. Nel 2005, la nuova legge urbanistica toscana (l.r. 1/2005, *Norme per il governo del territorio*) modifica la regolamentazione regionale sui tempi urbani. A seguito di una difficoltà attuativa<sup>35</sup>, con pochi articoli, viene eliminato l'obbligo esteso a tutti i comuni toscani della redazione congiunta del Piano degli orari e del Piano strutturale. Inoltre, si stabilisce che i comuni con obbligo ad adot-

31. Regione Calabria, L'Assessore Michelangelo Tripodi soddisfatto per l'approvazione dei Piani territoriali degli orari, 27 luglio 2007, [http://www.urbanistica.regione.calabria.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=48&Itemid=109](http://www.urbanistica.regione.calabria.it/index.php?option=com_content&task=view&id=48&Itemid=109)

32. Regione Emilia Romagna, *Finanziamenti per la realizzazione di azioni e interventi volti alla armonizzazione dei tempi di vita e di lavoro in attuazione della delibera del Consiglio Regionale n. 514/2003. Prima sperimentazione*, d.g.r. n. 1228 del 28 giugno 2004; Regione Calabria, *Approvazione criteri per la concessione ai comuni di contributi regionali per la predisposizione dei Piani territoriali degli orari e per permettere lo svolgimento delle relative attività di animazione ed assistenza tecnica, ai sensi dell'art. 28 della l. 8 marzo 2000, n. 53 e dell'art 35, comma 5 l.r. n. 9/2007 – Accantonamento euro 318.584,81 (Cap. 62010206/07)*, d.g.r. n. 444 del 24 luglio 2007; Regione del Veneto, *Bando per la predisposizione dei Piani territoriali degli orari per il coordinamento dei tempi di funzionamento della città*, d.g.r. n. 2343 del 30 luglio 2004.

33. Circa la qualità del welfare emiliano e la condizione occupazionale femminile si rimanda al lucido saggio di E. Berselli, *La costruzione geopolitica del Nord e l'espulsione dell'Emilia*, in G. Berta, a cura di, «La questione settentrionale. Economia e società in trasformazione», Feltrinelli, Milano 2007, p. 43-48.

34. Regione Piemonte, Direzione affari istituzionali e processo di delega, *Elenco comuni piemontesi ammessi a fruire del contributo regionale previsto dalla l.r. 52/1995*, lettera 31/10/2005, protocollo 12476/5, dove risulta che i finanziamenti erogati riguardano insieme e in parti uguali i piani degli orari e le banche del tempo.

35. M. Gamberini, *Una sinergia a tre da attivare: funzioni, tempi e mobilità. Le modifiche alla Legge Regionale 22 luglio 1998, n. 38 «Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città»*, 14 luglio 2005, <http://www.tempiospazi.it/citta/testi/htm/gamberin.htm>, consultato agosto 2008.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

tare il Piano degli orari siano definiti secondo criteri di dimensione, posizione geografica e peculiare ruolo strategico svolto dall'insediamento nel territorio. Il Piano non è pertanto pensato come strumento diffuso.

Dopo uno slancio della stessa Toscana verso un tentativo di convergenza su un territorio con una molteplicità di strumenti a favore della vivibilità e qualità della vita urbana, si decreta così per il Piano degli orari una non necessarietà in rapporto al governo degli spazi e gli si assegna un ruolo di strumento per ambiti con funzioni rilevanti. Dal punto di vista normativo sembra pertanto chiudersi una stagione di collaborazione "per legge".

Diversamente, le leggi per le politiche di genere introducono (Puglia, l.r. 7/2007) o rinnovano (Liguria, l.r. 26/2008) le regole del gioco per il coordinamento dei tempi, degli orari e degli spazi della città.

Nel caso della Puglia siamo in presenza di un testo articolato che svolge funzione di legge *ad hoc* che propone ai comuni il tema dei tempi della città in modo sistematico e completo. È una legge che ricalca il telaio del dettato normativo delle leggi di seconda generazione, apportando sostantivi riorientamenti del raggio d'azione.

Nei ruoli degli enti di governo coinvolti si spinge a una maggiore specificazione e articolazione. Si dettagliano i compiti della regione e gli organismi che a essa fanno capo; strutture interdipartimentali e/o interistituzionali obbligatorie, declinate sempre anche rispetto al genere («gruppo di lavoro interassessorile di coordinamento» e «tavolo permanente di partenariato sulle politiche di genere»), con un'eccessiva moltiplicazione degli apparati. Anche la provincia acquisisce compiti, tra cui l'attivazione di un monitoraggio periodico dello stato di attuazione delle politiche per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi, mediante gli «osservatori provinciali delle politiche sociali». Ai comuni viene data la possibilità (non obbligo) di istituire l'Ufficio tempi (è la prima esplicitazione del nome della struttura tecnica comunale in un testo normativo).

Anche dal punto di vista dei criteri generali d'intervento e tipologie di progetto, a fianco dei temi ricorrenti nella prima e nella seconda generazione di leggi vengono indicati aspetti originali e caratterizzanti sia il contesto territoriale, sia la collocazione della legge nell'alveo delle politiche sociali e di pari opportunità: si va dall'indicazione di servizi per aree a rischio spopolamento ad un'articolazione degli orari scolastici per combattere la dispersione scolastica e prevenire forme di devianza; dalla promozione della partecipazione al recupero di aree urbane periferiche e/o degradate da parte di bambini, anziani e nuclei familiari all'istituzione di centri di conciliazione.

Sulla stessa lunghezza d'onda e con uno spostamento significativo rispetto alle esperienze italiane più consolidate, la legge pugliese segnala un forte ancoraggio tra *piano degli orari* e *piano sociale di zona*. Si tratta di un legame che dagli ambiti di intervento arriva sino all'individuazione degli interlocutori e alla definizione e approvazione «in modo integrato con le rispettive programmazioni delle politiche sociali, di cui ai piani di zona». Il piano degli orari viene cioè proposto per la prima volta in Puglia tra gli strumenti per le pari opportunità di genere in una logica di implementazione del sistema di servizi per un welfare sociale di qualità<sup>36</sup>.

Per quanto riguarda la Liguria, pur in un contesto di contenuto analogo alla Puglia, gli articoli di legge sono più scarni e il dettato normativo più asciutto. Inoltre, nonostante la comune collocazione all'interno di una legge per le politiche di pari opportunità di genere, la legge ligure accentua gli aspetti della vivibilità urbana. «Coordinamento dei tempi e degli orari» e «monitoraggio sulla qualità progettuale e gestionale degli spazi della città» sono innanzitutto due «politiche della città in un'ottica di genere» (l.r. 26/2008, art. 15).

36. Gli altri strumenti messi in campo dalla l.r. Puglia 7/2007 riguardano: patti sociali territoriali di genere, azioni positive per le pari opportunità, bilancio di genere, statistiche di genere, rapporto annuale sulla condizione femminile, albo delle associazioni e dei movimenti femminili.

La Liguria abroga la legge precedente del 1992. Le nuove norme ricalcano nella struttura la legge lombarda nei suoi aspetti essenziali e di attribuzione dei finanziamenti ai comuni.

Va segnalato da ultimo che a settembre 2008 è all'approvazione in Consiglio regionale in Toscana una proposta di legge (p.d.l. 2008, art. 18) che, con un semplice richiamo alla legge dedicata, ribadisce il valore di conciliazione vita-lavoro delle politiche di coordinamento degli orari, del «governo del tempo, dello spazio e di pianificazione degli orari della città» e colloca tali politiche anche tra gli strumenti di intervento.

Interessante è notare come i legislatori prediligano, negli anni recenti, una contestualizzazione dei tempi della città all'interno di altri temi specifici. Sembra farsi avanti una perdita di autonomia di funzionamento dell'ambito «tempi della città». Questa propensione delle leggi (e pertanto delle compagini politiche che le sostengono e promuovono) non trova riscontri rispetto alle esperienze di successo sul campo, dove prevale una biforcazione per lo meno tra pari opportunità e tempi della città: da una parte gli aspetti di azioni di conciliazione e di articolazione dei servizi per le famiglie e, dall'altra, le componenti di organizzazione urbana e spaziale in un'ottica *time-oriented*. Nelle pratiche cioè ambiti diversi e non ancora sufficientemente consolidati non sembrano propensi e interessati a contaminarsi. E anche la convergenza verso un ambito con tradizioni più solide, come l'urbanistica, presenta ancora margini di incertezza, che anche la legislazione qui discussa segnala.

### **Altre modalità di erogazione del fondo per l'armonizzazione dei tempi urbani**

In alcune regioni sono riscontrabili comportamenti che si discostano rispetto alle modalità di assegnazione ai comuni di risorse del Fondo per l'armonizzazione dei tempi della città.

Tra le regioni che non si sono dotate di una legge dedicata è da segnalare la Campania. Un'esplorazione specifica sulle deliberazioni di questa giunta regionale è stata condotta dal consiglio regionale della Regione Lombardia, nell'ambito della ricerca. L'esplorazione dei documenti segnala che l'assegnazione di risorse della l. 53/2000 in Campania avviene attraverso il *Piano sociale di zona*. Nel 2003, la giunta regionale indica come ripartire agli ambiti territoriali (in base a popolazione e superficie territoriale) le risorse dell'intero Fondo nazionale politiche sociali, in cui lo Stato ha inserito il Fondo per l'armonizzazione dei tempi della città<sup>37</sup>. Le azioni relative all'«Armonizzazione dei tempi delle città» sono una delle tante previste, sono vincolate a specifiche tipologie di intervento ricomprese tra le «azioni di sistema» nelle linee guida per la definizione dei piani di zona<sup>38</sup>.

Non sono note ricerche sulle politiche e gli strumenti sui tempi della città che sono stati sviluppati e attuati in questo frangente in Campania.

La stessa tendenza non risulta essere confermata nel tempo. Nel 2007 analogo atto regionale periodico (di ripartizione dei fondi per i piani sociali di zona) non riporta alcuna specifica relativa ai tempi della città<sup>39</sup>. Nel 2008 anche nel «Piano strategico regionale per l'attuazione delle pari opportunità e dei diritti per tutti»<sup>40</sup> – che stanziava 41.650.000,00 euro e ha tra gli obiettivi strategici «Conciliazione tra tempi di vita privata e professionale/lavorativa» – il ruolo delle politiche dei tempi urbani è ancillare, in questo caso rispetto alle pari opportunità, ed è solo un obiettivo (costruzione di accordi cittadini) all'interno dei documenti attuativi.

37. Regione Campania, L. 328/2000 – Terza annualità – Criteri di riparto del fondo nazionale delle politiche sociali per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali, d.g.r. 3085 del 22 dicembre 2003.

38. Le aree di intervento indicate sono: 1. responsabilità familiari; 2. fondo per la natalità; 3. diritti dei minori; 4. persone anziane; 5. contrasto alla povertà e senza fissa dimora; 6. persone disabili e disabili gravi; 7. lotta alla droga; 8. armonizzazione dei tempi della città. Regione Campania, Assessorato alle politiche sociali, *Linee guida per la programmazione sociali in Campania 2004 – Aggiornamento dei Piani di Zona – III annualità*, marzo 2004, pp. 18, 66, 67, 76. In collaborazione con il Formez.

39. Regione Campania, *Legge 8 novembre 2000, n. 328 - Approvazione indirizzi strategici triennali 2007/2009. Istituzione Commissione tecnica valutazione piani sociali di zona triennali*, d.g.r. 1403 del 27 luglio 2007.

40. Regione Campania, *Piano strategico triennale regionale per l'attuazione delle politiche delle pari opportunità e dei diritti per tutti. Determinazioni*, d.g.r. 661 dell'11 aprile 2008

## 2. Comparazione della legislazione regionale

### I disegni di legge in discussione

Il contesto normativo relativo a tempi e orari delle città è ancora in discussione in alcune regioni. Sono state rilevate nella ricerca un disegno di legge nella Provincia autonoma di Trento (2006) e una proposta di legge nella Regione Sardegna (2008).

Tabella 2.5

Disegni di leggi regionali in materia di piani degli orari

Regione	Ente	Disegno di legge	Titolo
Trentino Alto Adige	Provincia autonoma di Trento	187/2006	Coordinamento dei tempi delle città
Sardegna	Regione	318/2008	Disposizioni regionali per il coordinamento dei tempi della città

Il *primo caso* riguarda la Provincia autonoma di Trento, che risulta non aver concluso l'iter di approvazione. La novità è l'ente che legifera, la Provincia, in una regione con esperienze di successo internazionale (Bolzano).

Un disegno normativo snello, che rimanda ad altra legge per l'attribuzione finanziaria. Si iscrive nelle leggi attuative della l. 53/2000 sia per le finalità, sia per le regole di esecuzione dei piani da parte dei comuni. Indica i compiti della provincia a cui demanda: l'inserimento del tema negli strumenti di programmazione, la promozione presso i comuni, la formazione e l'individuazione dei comuni «che per dimensione, posizione geografica o ruolo strategico a livello territoriale, sono tenuti ad adottare il piano territoriale degli orari» (d.d.l. 187/2006, art. 2), riprendendo le indicazioni della recente legge urbanistica toscana.

I temi di intervento ricalcano i suggerimenti più recenti relativi alla promozione della mobilità sostenibile di persone e merci, anche con l'uso di mezzi alternativi all'auto privata, la riqualificazione degli spazi urbani per migliorare i circuiti di socialità, il coordinamento degli orari dei servizi sul territorio con il sistema degli orari di lavoro dentro le imprese e gli enti. Ma vengono anche ripresi temi orari di tradizione quali l'accessibilità e la fruibilità temporale dei servizi pubblici e privati, il coordinamento tra orari e localizzazione dei servizi, gli orari di biblioteche, musei ed enti culturali, l'informatizzazione, il telelavoro e le banche del tempo.

Il *secondo caso* riguarda la proposta di legge presentata all'assemblea legislativa regionale della Sardegna. Un testo semplice, di pochi articoli, indica gli obiettivi e i compiti regionali, offre finanziamenti regionali a fianco di quelli statali «sbloccati con il recepimento della legge 53»<sup>41</sup> e propone i temi di intervento analoghi alla prima generazione di leggi, in attuazione della l. 142/1990.

Due specificità caratterizzano il disegno di legge. Da un lato, si indica la necessità di predisporre un piano regionale degli orari che l'ente adotta per «disciplinare gli orari e le modalità di apertura dei propri uffici centrali e periferici», anche attraverso l'informatizzazione. Dall'altro lato, si inserisce nel contesto dei piani territoriali degli orari comunali la disciplina degli orari delle attività commerciali (art. 4, comma 4); così si propone di sostituire integralmente la disciplina generale delle attività commerciali, collocandola in una legge complessiva sui tempi della città e avviandosi verso un superamento di norme settoriali.

41. Regione Sardegna, PD: *Proposta legge per piano territoriale di tempi e orari*, 29 aprile 2008, comunicato stampa, <http://www.civile-oggi.it/archives/0007923.html>

## 2.4. Note conclusive

La ricerca individua due generazioni di norme in materia di piani degli orari della città. Entrambe a valenza propositiva, anche con contributi economici.

La *prima generazione di leggi*, in applicazione dell'art. 36 della l. 142/1990, ha sostenuto soprattutto studi preliminari alla redazione dei piani degli orari, pratica spesso sterile e con scarsa efficacia per l'azione; ha sollecitato politiche orarie e sociali e proposto criteri per l'articolazione (e talvolta regolazione) degli orari dei servizi pubblici e privati, per migliorarne accessibilità e fruibilità oraria, intesa come possibilità di incastro individuale tra tempo obbligato al lavoro e accesso orario ai servizi. Così, ha contribuito a innovare l'agenda di governo, dando dignità di azione pubblica e risposte ai problemi temporali quotidiani dei cittadini.

Si tratta di leggi sulla regolazione e sul coordinamento degli orari. Propongono una chiara definizione del campo di interventi che non sempre trova riscontro nelle esperienze, dove le azioni sono disorganiche e adattive ai contesti territoriali e agli attori locali.

Le diverse leggi, nella loro successione, manifestano un'evoluzione del settore, capace di dare luogo e visibilità a una comunità politica, sociale e scientifica convergente, un *issue network* che si fa *policy community* che sviluppa il tema<sup>42</sup>. La seconda legge toscana (l.r. 38/1998), alla fine degli anni Novanta, segna un cambio di rotta in questa comunità e una tensione verso il governo della città anche fisica.

Da un lato, infatti, la legge sostiene non le ricerche ma l'attuazione degli interventi di coordinamento orario. E riconosce ciò che le pratiche di coprogettazione sul campo avevano dimostrato: solo una conoscenza calata nelle pratiche diventa supporto delle politiche e le rende dense e riflessive.

Dall'altro lato, l'approvazione contestuale di piano degli orari e piano urbanistico porta a pensare insieme a problemi spaziali e temporali/orari, favorendo l'inserimento delle politiche temporali dentro la pianificazione urbana in corso di rinnovamento (proprio attraverso le legislazioni regionali). Inoltre, si esplicita che le persone – dal punto di vista di genere, età, etnia e cultura – sono prese a misura delle trasformazioni dei luoghi dell'abitare contemporaneo, sia rispetto ai cambiamenti temporali che spaziali.

La *seconda generazione di norme*, in attuazione della l. 53/2000, riguarda l'intero territorio nazionale. Individua una stagione di finanziamenti statali e rinnova gli orientamenti dell'azione, su sollecitazione delle pratiche nelle amministrazioni comunali e negli ambiti accademici che le hanno accompagnate.

Si assiste a un allargamento del fronte d'intervento delle politiche temporali urbane, con sconfinamenti dal loro alveo di sviluppo. Nelle nuove leggi queste politiche vengono proposte come strumenti di intervento, specifici ed efficaci, per aggredire temi di scala più generale di funzionamento e qualità della città, quali la riqualificazione e rivitalizzazione economica e sociale, la dotazione di servizi e funzioni, la mobilità sostenibile e i sistemi di trasporto, la flessibilità degli orari di lavoro e la conciliazione vita lavoro.

Se le esperienze sembrano aver colto questo ampliamento dell'orizzonte d'azione che le nuove leggi consentono e sollecitano (con risultati incerti, tutti da verificare), alcuni osservatori sottolineano che il richiamo continuo e prevalente a finalità marginali, quali ad esempio la riduzione dell'inquinamento e del traffico veicolare, rispetto ai temi delle politiche temporali praticate sino ad allora, «ha finito per indebolire e portare in secondo piano, le finalità proprie della legge» 53/2000, di favorire l'equilibrio tra tempi di lavoro, di cura, di formazione e di relazione. «In tal modo, si è come proposto di ricercare altrove,

42. Si intende fare riferimento alla definizione di *issue network* (H. Hecló, *Issue Network and the Executive Establishment*, in A. King a cura di, *The New American Political System*, American Enterprise Institute, Washington D.C., p. 102, citato in A. Balducci, *Disegnare il futuro*, Il Mulino, Bologna 1991, p. 44) che rimanda a una particolare rete di coordinamento informale fra attori pubblici e privati che presiedono alla formulazione e attuazione delle politiche. Mentre per *policy community* si richiama una rete di relazioni di attori maggiormente strutturata rispetto a ciò che viene definito *issue network*, che nel caso delle politiche temporali urbane ha una connotazione di apertura a un'ampia varietà di questioni e attori, tanto da essere stata considerata eccessiva per estensione e carenza selettiva, in particolare dalle comunità scientifiche (a riguardo si rimanda a P.C. Palermo, *Cellula o crocevia? Nuovi luoghi e progetti per le politiche temporali*, in S. Bonfiglioli, M. Mareggi a cura di, «Il tempo e la città tra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città», *Urbanistica Quaderni*, n. 12, Inu Edizioni, Roma 1997, pp. 329-334).

## 2. Comparazione della legislazione regionale

i motivi validi, per la redazione del piano territoriale degli orari; di ricercarli al di fuori delle motivazioni originarie che hanno prodotto le politiche temporali come strumento di intervento sulla città per aumentare il *tempo liberato* nella società»<sup>43</sup>.

Questa ricerca di ancoraggi “altrove”, rispetto alle ragioni originarie, è presente soprattutto nelle regioni che decidono di produrre norme sui tempi della città e rendere disponibili per i comuni i finanziamenti statali attraverso l’inserimento del tema in altre leggi. La scelta di non produrre leggi dedicate da parte di molte regioni (diffusa su tutto il territorio italiano) dimostra una volontà (o una debolezza) che sembra preludere alla perdita di un ambito specifico d’azione.

I piani degli orari alternano così avvicinamenti o prese di distanza dalla pianificazione urbanistica (Toscana e Basilicata), o servono allo sviluppo di politiche per le pari opportunità di genere (Puglia e Liguria); altrove, vengono inclusi nelle politiche sociali e per la famiglia (Piemonte e Friuli Venezia Giulia, mentre Abruzzo ed Emilia Romagna offrono anche sostegni alle imprese), sino a divenire uno strumento attuativo dei piani sociali di zona, per un welfare sociale di qualità (Campania e Puglia); a ciò ha contribuito la collocazione del Fondo per l’armonizzazione dei tempi urbani, divenuto una quota minima del Fondo nazionale per le politiche sociali.

È così possibile ricapitolare sotto tre diverse situazioni le tendenze in atto sul riposizionamento di questo ambito dell’azione pubblica, a partire dalle leggi regionali: il primo, verso uno specifico caratterizzante (è il caso lombardo e abruzzese); il secondo, verso una condizione ancillare di altre politiche pubbliche, ritenute prioritarie nelle agende dei governi regionali (è il caso pugliese e ligure, ma anche campano); il terzo, in direzione di una tematizzazione trasversale aspecifica, con una perdita di riconoscibilità propria.

Questa differenziazione nel quadro normativo sembra segnalare una maggiore articolazione dei centri di sviluppo di politiche temporali e, a differenza del decennio precedente, rivela la mancanza di una comunità politica e scientifica di supporto coesa e riconoscibile. Siamo in presenza di uno sdoppiamento del fronte: mentre, da un lato, le leggi regionali danno dignità di politica pubblica, inscritta nelle agende di governo, a un’istanza sociale, dall’altro lato, le molteplici direzioni degli interventi locali sembrano dar vita a un proliferare di pratiche disarticolate e divergenti.

Se questa evoluzione “settoriale” costituisca un’ulteriore modalità di diffusione della tematica o un indebolimento di un’*issue* significativa nell’ultimo ventennio è una delle piste di ulteriori esplorazioni della ricerca. È auspicabile poter disporre di un’analisi e di una valutazione sincera e obiettiva dell’andamento a livello nazionale dei bandi regionali rispetto alle politiche di intervento messe in campo da comuni (imprese, province e comunità montane) e alla loro efficacia. Una lettura e interpretazione degli sconfinamenti e contaminazioni in urbanistica, politiche di pari opportunità di genere e politiche sociali è necessaria, per comprendere l’evoluzione di un tema capace di annunciare molte piste di lavoro per l’azione pubblica in Italia e in Europa.

43. M. Maioli, *Il piano dei tempi e degli orari, uno strumento di governo da rigenerare* in G. Paolucci, a cura di, «Donne tempi e spazi. Contributi per una diversa cultura dell’abitare», Liguori, Napoli, p. 17.

## 2.5. Bibliografia e fonti

### Repertorio delle leggi

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, *Coordinamento dei tempi delle città*, d.d.l. 187 del 20 settembre 2006.

REGIONE ABRUZZO, *Legge Finanziaria regionale 2003*, l.r. 7 del 17 aprile 2003.

REGIONE ABRUZZO, *Modifiche ed integrazioni alla l.r. 17.4.2003, n. 7 (Legge Finanziaria regionale 2003)*, l.r. 20 del 19 novembre 2003, <http://www.regione.abruzzo.it/xnormativa/index.asp?modello=searchLaw&servizio=xList&stileDiv=monoLeft&template=intIndex&tom=n:-1:2003:20&b=leggiReg2>

REGIONE ABRUZZO, *Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città*, l.r. 40 del 16 dicembre 2005.

REGIONE BASILICATA, *Coordinamento dei tempi delle città e promozione dell'uso del tempo*, l.r. 27 del 14 dicembre 2004, [http://www.consiglio.basilicata.it/Lavori/leggi\\_promulgate/leggi2004/L2004-027.asp](http://www.consiglio.basilicata.it/Lavori/leggi_promulgate/leggi2004/L2004-027.asp)

REGIONE CALABRIA, *Provvedimento generale recante norme di tipo ordinamentale e finanziario*, l.r. 9 del 11 maggio 2007, [http://www.burc.regione.calabria.it/2007/Supps1\\_9.pdf](http://www.burc.regione.calabria.it/2007/Supps1_9.pdf)

REGIONE EMILIA ROMAGNA, *Norme per la formulazione e l'adozione dei Piani comunali di regolazione degli orari (P.R.O.) ai sensi dell'art. 36, comma 3 della legge n. 142 del 1990*, l.r. 21 del 16 maggio 1994.

REGIONE EMILIA ROMAGNA, *Norme per la promozione della cittadinanza sociale e per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali*, l.r. 2 del 12 marzo 2003, <http://burer.regione.emilia-romagna.it>

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA, *Interventi regionali a sostegno della famiglia e della genitorialità*, l.r. 11 del 7 luglio 2006, <http://lexview-int.regione.fvg.it/fontinormative/xml/xmlLex.aspx?anno=2006&legge=11&fx=lex#>

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA, *Norme per il sostegno delle famiglie e per la tutela dei minori*, l.r. 49 del 24 giugno 1993.

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA, *Sistema integrato di interventi e servizi per la promozione e la tutela dei diritti di cittadinanza sociale*, l.r. 6 del 31 marzo 2006, <http://lexview-int.regione.fvg.it/fontinormative/DettLegge.aspx?Id=4953>

REGIONE LAZIO, *Criteri e incentivi regionali per l'adozione da parte dei comuni del piano di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati in applicazione dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142*, l.r. 48 del 10 settembre 1993.

REGIONE LIGURIA, *Criteri e incentivi regionali per l'adozione da parte dei Comuni del piano di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati in applicazione dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990 n. 142*, l.r. 14 del 28 maggio 1992.

REGIONE LIGURIA, *Integrazione delle politiche di pari opportunità di genere in Regione Liguria*, l.r. 26 del 1 agosto 2008,

## 2. Comparazione della legislazione regionale

[http://www.regione.liguria.it/MenuSezione.asp?page=salusoc/14\\_pariopp/documenti/lr26\\_08.pdf](http://www.regione.liguria.it/MenuSezione.asp?page=salusoc/14_pariopp/documenti/lr26_08.pdf)

REGIONE LIGURIA, *Integrazione delle politiche di pari opportunità di genere nella Regione Liguria*, d.d.l. 2008,

[http://www.regione.liguria.it/salusoc/14\\_pariopp /documenti/pdl\\_071130.pdf](http://www.regione.liguria.it/salusoc/14_pariopp /documenti/pdl_071130.pdf)

REGIONE LOMBARDIA, *Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città*, l.r. 28 del 28 ottobre 2004.

REGIONE MARCHE, *Interventi per il coordinamento dei tempi delle città e la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale*, l.r. 27 del 13 novembre 2001.

REGIONE MARCHE, *Interventi per la predisposizione da parte dei comuni dei Piani Regolatori degli orari in applicazione dell'articolo 36, comma 3, della Legge 8 giugno 1990, n. 142*, l.r. 20 del 2 giugno 1992.

REGIONE PIEMONTE, *Norme per la formulazione e l'adozione dei piani comunali di coordinamento degli orari P.C.O. ai sensi dell'art. 36, comma 3 della legge n. 142 del 1990*, l.r. 52 del 6 aprile 1995.

REGIONE PIEMONTE, *Norme per la realizzazione del sistema regionale integrato di interventi e servizi sociali e riordino della legislazione di riferimento*, l.r. 1 del 8 gennaio 2004,

<http://arianna.consiglioregionale.piemonte.it/base/coord /c2004001.html>

REGIONE PUGLIA, *Norme per le politiche di genere e i servizi di conciliazione vita-lavoro in Puglia*, l.r. 7 del 21 marzo 2007.

REGIONE SARDEGNA, *Disposizioni regionali per il coordinamento dei tempi della città*, p.d.l. 318 del 18 aprile 2008,

<http://consiglio.regione.sardegna.it/ XIIILegislatura/Disegni%20e%20 proposte%20di%20legge/propleg318.asp>

REGIONE TOSCANA, *Cittadinanza di genere e conciliazione vita lavoro*, p.d.l. 2008,

[http://www.regione.toscana.it/regione/multimedia/RT/ documents/1218633884998\\_pdl7\\_2008\\_allA.pdf](http://www.regione.toscana.it/regione/multimedia/RT/ documents/1218633884998_pdl7_2008_allA.pdf)

REGIONE TOSCANA, *Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città*, l.r. 38 del 22 luglio 1998.

REGIONE TOSCANA, *Norme per il governo del territorio*, l.r. 1 del 3 gennaio 2005.

[http://www.rete.toscana.it/sett/pta/territorio/lr1\\_2005.pdf](http://www.rete.toscana.it/sett/pta/territorio/lr1_2005.pdf)

REGIONE TOSCANA, *Prime norme per la formazione dei piani per il coordinamento degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche. Finanziamento dell'attività di ricerca da parte dei comuni singoli o associati*, l.r. 62 del 30 dicembre 1992.

REGIONE VALLE D'AOSTA, *Criteri e incentivi regionali per l'adozione da parte dei Comuni del piano di coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati in applicazione dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990 n. 142*, l.r. 60 del 26 maggio 1993,

[http://www.consiglio.regione.vda.it/banche\\_dati/ leggi\\_regolamenti/ dettaglio\\_i.asp?pk\\_lr=2172&versione=S](http://www.consiglio.regione.vda.it/banche_dati/ leggi_regolamenti/ dettaglio_i.asp?pk_lr=2172&versione=S)

REGIONE VENETO, *Iniziativa della Regione per favorire il coordinamento degli orari in applicazione del comma 3, dell'art. 36 della legge 8 giugno 1990, n. 142*, l.r. 15 del 22 giugno 1993.

## Siti web

<http://arianna.consiglioregionale.piemonte.it>

<http://burer.regione.emilia-romagna.it>

<http://consiglio.regione.sardegna.it>

<http://lexview-int.regione.fvg.it>

<http://lexview-int.regione.fvg.it>

[www.burc.regione.calabria.it](http://www.burc.regione.calabria.it)

[www.consiglio.basilicata.it/](http://www.consiglio.basilicata.it/)

[www.consiglio.regione.vda.it](http://www.consiglio.regione.vda.it)

[www.itaca.org](http://www.itaca.org)

[www.itaca.org](http://www.itaca.org)

[www.regione.abruzzo.it](http://www.regione.abruzzo.it)

[www.regione.calabria.it](http://www.regione.calabria.it)

[www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it)

[www.regione.marche.it](http://www.regione.marche.it)

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

[www.regione.toscana.it](http://www.regione.toscana.it)

[www.rete.toscana.it](http://www.rete.toscana.it)

[www.uncentoscana.it](http://www.uncentoscana.it)

[www.urbanistica.regione.calabria.it](http://www.urbanistica.regione.calabria.it)

## Bibliografia

AA.VV., *Le donne cambiano i tempi*, Roma 1990.

AA.VV., *La legislazione regionale per i Piani degli orari della città: confronti e prospettive*, atti del convegno, Bologna, 15 nov. 1996, Regione Emilia Romagna, Pianoforte, Bologna, 1998.

BALDUCCI A., *Disegnare il futuro*, Il Mulino, Bologna 1991.

BARBIERI C.A. (a cura di), *L'Inu per Habitat II*, Dossier 1/1996, supplemento a *Urbanistica Informazioni* n. 147, 1996

BELLONI M.C., BIMBI F. (a cura di), *Microfisica della cittadinanza. Città, genere, politiche dei tempi*, Angeli, Milano 1997.

BONFIGLIOLI S., *Le donne come nuovi soggetti della pianificazione*, in F.D. Moccia, D. De Leo (a cura di), *I nuovi soggetti della pianificazione*, Angeli, Milano 2003, pp. 580-588.

BONFIGLIOLI S., *Urban Time Policies in Italy, an overview of time-oriented research*, in *Transfer. European Review of Labour and Research*, n. 4, Bruxelles 1997, pp. 700-722.

BONFIGLIOLI S., MAREGGI M. (a cura di), *Nuovi tempi della città per la qualità della vita. Esperienze lombarde in Europa*, Consiglio regionale della Lombardia, IReR, Guerini, Milano 2004.

## 2. Comparazione della legislazione regionale

BONFIGLIOLI S., MAREGGI M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Antologia di progetti sui tempi della città*, in *Urbanistica Quaderni*, n. 12, Inu Edizioni, Roma 1997.

COMUNE DI BOLZANO, *Patto della mobilità e Piano dei tempi e degli orari. Una prospettiva europea*, in *Urbanistica Quaderni*, n. 26, Inu Edizioni, Roma 2000.

COMUNE DI CREMONA, *Piano dei tempi e degli orari della città di Cremona. La fase sperimentale*, 1999.

GAMBERINI M., *Una sinergia a tre da attivare: funzioni, tempi e mobilità. Le modifiche alla Legge Regionale 22 luglio 1998, n. 38 «Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città»*, 14 luglio 2005, <http://www.tempiespazi.it/citta/testi/htm/gamberin.htm>, scaricato agosto 2008.

GOTTARDI D., *I tempi della città*, in *Guida al lavoro. Il Sole-24 Ore*, n. 12, 28 marzo 2000, pp. 27-28.

GWIAZDZINSKI L. (a cura di), *La ville 24 heures sur 24*, Datar/Editions de l'Aube, Parigi 2002.

IRER, *Monitoraggio e valutazione della legge sui tempi delle città*, rapporto finale, Regione Lombardia, Milano, febbraio 2006.

MAIOLI M., *Il piano dei tempi e degli orari, uno strumento di governo da rigenerare* in G. Paolucci, a cura di, *Donne tempi e spazi. Contributi per una diversa cultura dell'abitare*, Liguori, Napoli 2008, pp. 15-22.

MAREGGI M., *Coprogettazione: costruzione collettiva di azioni di governo della città nelle politiche temporali urbane*, in *Territorio*, n. 22, 2002, pp. 152-165.

MAREGGI M., *Le politiche temporali urbane in Italia*, Alinea, Firenze 2000.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI – DIPARTIMENTO PER LE PARI OPPORTUNITÀ, *Politiche temporali, sviluppo sostenibile, qualità della vita*, Roma, 19-20 febbraio 2001. Atti della conferenza internazionale.

RADOCCIA R., *Il progetto Equal Spazi e tempi del lavoro. Una ricerca per l'elaborazione del Piano dei tempi e dei servizi a Pescara e L'Aquila*, in *Urbanistica Dossier*, n. 91, supplemento a *Urbanistica Informazioni*, novembre 2006.

REGIONE ABRUZZO, *Contributi per la predisposizione e attuazione dei Piani territoriali degli orari (art. 7, l.r. 40/2005)*, <http://www.regione.abruzzo.it/portale/index.asp?modello=avvisoSing&servizio=le&stileDiv=avvisoSing&template=default&tom=330&b=avviso>

REGIONE CALABRIA, *Calabria: al via i piani territoriali degli orari. Contributi ai Comuni per conciliare i tempi di vita con gli orari di lavoro*, 8 maggio 2008, <http://www.edilportale.com/edilnews/Npopup.asp?IDDOC=11749>

REGIONE CALABRIA, *L'Assessore Michelangelo Tripodi soddisfatto per l'approvazione del Piani territoriali degli orari*, 31 luglio 2007, [http://www.quicalabria.it/inprimopiano.asp?id\\_s=127&search=2&id\\_a=4215](http://www.quicalabria.it/inprimopiano.asp?id_s=127&search=2&id_a=4215)

REGIONE CALABRIA, *L'Assessore Michelangelo Tripodi soddisfatto per l'approvazione del Piani territoriali degli orari*, 27 luglio 2007, [http://www.urbanistica.regione.calabria.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=48&Itemid=109](http://www.urbanistica.regione.calabria.it/index.php?option=com_content&task=view&id=48&Itemid=109)

REGIONE CALABRIA, *Pubblicato sul Burc il bando di gara del Piano territoriale degli orari*, 3 maggio 2008,  
[http://www.urbanistica.regione.calabria.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=146&Itemid=109](http://www.urbanistica.regione.calabria.it/index.php?option=com_content&task=view&id=146&Itemid=109)

REGIONE LIGURIA, *Nuova legge sulle pari opportunità di genere in Regione Liguria*, seduta del Consiglio comunale, comunicato stampa, 23 luglio 2008,  
[http://www.regione.liguria.it/MenuSezione.asp?Parametri=7\\_11\\_3\\_\\$7\\_11\\_3\\_\\$Comunicati\\_del\\_Consiglio\\$comunicatistampa.htm\\$categoria = 2\\$mese=7\\$#News\\_4](http://www.regione.liguria.it/MenuSezione.asp?Parametri=7_11_3_$7_11_3_$Comunicati_del_Consiglio$comunicatistampa.htm$categoria = 2$mese=7$#News_4)

REGIONE PUGLIA, *Legge regionale 21 marzo 2007, n. 7 – Costituzione Gruppo di lavoro interassessorile di coordinamento per la definizione del regolamento attuativo dei piani territoriali degli orari e degli spazi – art. 4, commi 3 e 4*, d.g.r. n. 164 del 19 febbraio 2008,  
<http://www.regione.puglia.it/index.php?page=burp&opz=getfile&file=5.htm&anno=xxxix&num=33>

REGIONE PUGLIA, UNIONE EUROPEA, PUGLIA SOCIALE, *L'energia delle donne, la forza della Puglia. Legge regionale 21 marzo 2007 n. 7, «Norme per le politiche di genere e i servizi di conciliazione vita-lavoro»*. *Lo stato dell'arte*, 24 gennaio 2008,  
[http://www.retepariopportunita.it/Rete\\_Pari\\_Opportunita/UserFiles/Progetti/AGIRE/Adempimenti\\_attuativi\\_legge\\_Regolamento\\_Piano\\_orari.pdf](http://www.retepariopportunita.it/Rete_Pari_Opportunita/UserFiles/Progetti/AGIRE/Adempimenti_attuativi_legge_Regolamento_Piano_orari.pdf)

REGIONE SARDEGNA, *PD: Proposta legge per piano territoriale di tempi e orari*, 29 aprile 2008, comunicato stampa,  
<http://www.civile-oggi.it/archives/0007923.html>

SCHÖN D.A., *Il professionista riflessivo. Per una nuova epistemologia della pratica professionale*, Dedalo, Bari 1993; ed. or. *The Reflexive Practitioner*, Basic Books, New York 1983.

ZAJCZYK F., *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Angeli, Milano 2000.

Attraverso colloqui e materiali forniti, hanno collaborato:

Teresa Boccia, Università di Napoli Federico II

Matteo Bolocan Goldstein, Politecnico di Milano

Elisabetta Cibelli, ricercatrice junior consulente IReR

Tiziana Galli, Consiglio regionale Regione Lombardia

Mariangela Giusti, Ufficio tempi e spazi, Comune di Prato

Anna Gadda, ricercatrice junior consulente IReR

Monica Maioli, ricercatrice, urbanista esperta di politiche temporali urbane



parte II

# Città lombarde al lavoro: i progetti





## Versione definitiva del Sistema di Armonizzazione Calendario Eventi

Comune di Milano



### Milano

Capoluogo di provincia  
Popolazione: 1.303.437  
Maschi: 616.565  
Femmine: 686.872  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale degli Orari

approvato dal Consiglio comunale il 18 luglio 1994

Gestione politica e amministrativa

Relativamente al Progetto ACE da settembre 2006  
*Responsabile politico:*  
Assessore al Turismo, marketing territoriale, identità: Massimiliano Orsatti  
*Responsabile amministrativo:*  
Direzione Centrale Turismo, marketing territoriale, identità: Matteo Conti

Ambiti di intervento

Altri progetti dotati di requisiti di cui all'articolo 5 (con riferimento all'art. 6 l.r. 28/2004)

Soggetti coinvolti nell'azione sperimentale

Comune di Milano, Settori e Zone del decentramento  
Provincia di Milano  
Ufficio scolastico regionale  
Camera di Commercio  
Associazioni di categoria  
Sindacati  
Università  
Fiera di Milano  
Istituzioni religiose  
Erogatori di servizi a rete (ATM, AMSA, Trenitalia, Vigili del fuoco, Prefettura, Questura, Polizia Locale)

### Il contesto di riferimento

La città di Milano presenta un'elevata complessità temporale. Al centro di una delle più dinamiche aree europee, esercita una forte capacità attrattiva e di orientamento nell'economia, nella cultura, nella formazione, nello svago, nello shopping e nel costume. Relativamente piccola per territorio e per popolazione residente, è vissuta in modi e tempi non coincidenti da popolazioni "diverse" che presentano ritmi propri non standardizzati: *city user*, pendolari, immigrati, studenti e *business-men* sono portatori di nuovi stili di vita, nuove modalità di lavoro, di svago, cultura e acquisti. Di conseguenza, la città si caratterizza per un'elevata e crescente mobilità che rimanda a percorsi e tempi più complessi rispetto a quelli tradizionali casa-lavoro che hanno caratterizzato epoche precedenti.

Un indice dei movimenti della popolazione è dato dal flusso dei veicoli che attraversano i confini comunali: 680.000 veicoli al giorno. Le auto circolanti in città sono circa 800.000, pari all'87% del numero di abitanti.

In tale contesto, l'insieme delle iniziative, manifestazioni ed eventi organizzati da attori differenti, pubblici e privati, impatta in modo significativo sui tempi collettivi e individuali dei cittadini/cittadine e sulla fruizione del territorio.

### Carattere dell'esperienza

Peculiari sono i contenuti del progetto *Armonizzazione Calendario Eventi (ACE)* che prevede la realizzazione di un sistema informatizzato di supporto allo scambio di informazioni e al coordinamento tra organizzatori di eventi, operatori ed erogatori di servizi.

Il progetto nasce dalla considerazione che Milano è caratterizzata da una "babele" di calendari e orari di eventi e di attività di servizio che impattano sulla città e sugli abitanti creando disagio quotidiano soprattutto alle donne, nel loro programmare le attività



Milano.  
Piazza Duomo.  
A lato, dall'alto in  
basso: Stazione  
centrale, il  
trasporto pubblico  
anche su rotaie, il  
Naviglio

quotidiane e nella fruizione temporale della città. Il disagio deriva dalla divergenza tra calendario delle attività, iniziative, servizi, eventi proposti e calendario individuale dei cittadini e delle cittadine.

## Il processo

La città di Milano ha avviato politiche temporali urbane dal 1991. Da subito il Comune si era dotato di un Ufficio Tempi (rimasto attivo fino a settembre 2006), di una delega assessorile, di un documento strategico di inquadramento: il Piano Regolatore degli Orari della città di Milano (1994). Nel tempo ha attivato diversi accordi multipartner interistituzionali. Nel 2003 ha istituito il tavolo di concertazione previsto dalla legge 53/2000 e ha dato vita ad una rete di partner. Il progetto Armonizzazione Calendario Eventi (ACE) è l'esito di un processo avviato nel 2003, quando

alla riunione generale del Tavolo istituzionale delle politiche temporali del marzo 2003 è sorta un'esplícita sollecitazione da parte dei grandi erogatori di servizi di rete alla città (soprattutto da parte di ATM e AMSA) di avere a disposizione un quadro aggiornato della complessa programmazione di eventi e manifestazioni. Il Tavolo ha approvato la proposta di realizzare, con il contributo e la partecipazione di tutti i partner, il primo progetto sperimentale del Sistema Armonizzazione Calendario Eventi. Nel giugno 2003, Comune di Milano, Camera di Commercio e ATM predispongono un protocollo di intesa per avviare il progetto e mettere a disposizione le risorse necessarie. Viene attivata una rete di partner disponibili: accanto agli erogatori di grandi servizi a rete, vengono coinvolti gli organizzatori di eventi pubblici e privati. Viene realizzato un software prototipo – un



Milano.  
Armonizzazione  
calendario eventi.  
Il sistema ACE  
è costituito da  
una rete attiva  
di partner,  
un database  
condiviso e uno  
staff assiste gli  
utenti del sistema

database consultabile e implementabile via web da utenti accreditati e un sistema di comunicazione tra gli utenti – e prende avvio la fase della sperimentazione del sistema. A marzo 2005, il Tavolo valuta positivamente i risultati della sperimentazione e decide di consolidare ACE. Con la partecipazione al bando di finanziamento regionale, il Comune vuole realizzare un sistema definitivo e realizzare una nuo-

va versione del software *web based*.

Il progetto si inserisce coerentemente con alcune delle finalità del Piano Regolatore degli Orari in vigore.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 18 luglio 1994) è articolato in politiche. Viene definito "piano processo" di tipo non prescrit-



tivo. Identifica le aree problematiche e propone linee guida, strategie e metodologie di lavoro in materia di tempi e orari della città. Agisce per progetti attuativi delle politiche.

Le finalità e gli obiettivi più significativi del Piano sono:

- favorire la socializzazione e l'uso dei beni urbani;
- aumentare le opzioni di scelta dei cittadini e delle imprese sulle strategie di uso e organizzazione del tempo;
- conseguire l'efficienza dell'organizzazione urbana;
- razionalizzare i tempi urbani al fine di conseguire benessere per i cittadini, efficienza e promozione per le attività economiche, risparmio delle risorse scarse.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Versione definitiva del Sistema di Armonizzazione Calendario Eventi (ACE)

Il Sistema Armonizzazione Calendario Eventi (ACE) è un tavolo virtuale sempre aperto, che opera in tempo reale, sulla base di un quadro informativo continuamente aggiornato e condiviso. Fornisce un supporto al processo decisionale dei principali organizzatori di eventi e operatori dei servizi in rete della città.

Si tratta di un software *web based* costantemente implementato dai partner, ossia dai principali organizzatori di eventi e operatori dei servizi della città. Il software mette in rete e consente di far dialogare in modo interattivo enti, servizi, operatori pubblici e privati, grandi erogatori di servizi con l'obiettivo di ricercare le condizioni organizzative migliori degli eventi. Considera "evento" ogni accadimento che impatta, anche a scala micro-territoriale, sulla vita della città: oltre le tipologie "classiche" (iniziative cul-

turali, sportive, del tempo libero, spettacoli) vengono presi in considerazione i mercati settimanali e le fiere, le feste di via, le manifestazioni, i cantieri e le deviazioni stradali, gli eventi eccezionali, i calendari e gli orari di servizi stagionali e "fuori orario" definiti in autonomia a livello territoriale da scuole, centri culturali e sportivi.

Da gennaio 2005 a ottobre 2006 sono stati immessi in ACE circa 20.000 eventi, di questi 7.734 riguardano eventi nella zona 1 di Milano. La maggior parte degli eventi immessi sono stati relativi a musica, teatro e spettacoli, mostre, cantieri e deviazioni, animazione e feste di via, fiere e mercati, incontri e conferenze.

Il software è stato testato in occasione della Festa di Primavera e Notte Bianca del 2006 con i comandi di Polizia municipale; la Centrale Operativa ha avuto la possibilità di conoscere nel dettaglio una serie di informazioni suppletive, rispetto a quelle tradizionalmente note, su ogni singolo evento.

È stato inoltre sperimentato dal Settore Pianificazione Urbanistica per la redazione del nuovo Piano dei Servizi: i dati del sistema ACE, relativi alle scuole della zona 3, sono stati utilizzati per declinare il concetto di fruibilità di un servizio.

## Approfondimenti e contatti

### *Pubblicazione:*

Comune di Milano, Camera di Commercio Milano, ATM, *Milano aperta. Politiche temporali urbane. Armonizzazione Calendario Eventi, 2007*, brochure  
*Link:* [www.comune.milano.it](http://www.comune.milano.it); <http://ace.atm-mi.it>

### *Responsabile del progetto:*

Dirigente del Servizio Coordinamento progetti trasversali, Matteo Conti; tel. 02 884.68397  
e-mail: [matteo.conti@comune.milano.it](mailto:matteo.conti@comune.milano.it)



## Cinisello Balsamo, città della salute

Comune di Cinisello Balsamo



### Cinisello Balsamo

Provincia di Milano  
Popolazione: 73.976  
Maschi: 36.391  
Femmine: 37.585  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 22 marzo 2007

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Assessore alle politiche sociali e  
contratto di quartiere, Siria Trezzi

*Responsabile amministrativo:*  
Dirigente del settore socio educativo,  
Mario Conti

*Struttura di gestione del progetto:*  
gruppo di progetto

*Organo di orientamento strategico  
politico e amministrativo:*  
Comitato di Pilotaggio

Ambiti di  
intervento

Accessibilità ai servizi  
Conciliazione dei tempi di vita e di lavoro

Partner e  
attori coinvolti  
nell'azione  
sperimentale

Comune di Cinisello Balsamo  
ASL Milano 3 Distretto di  
Cinisello Balsamo  
Azienda Ospedaliera Bassini  
Azienda Municipalizzata Farmacie

### Il contesto di riferimento

Cinisello Balsamo è situato nella cintura nord dell'hinterland milanese, attualmente caratterizzato da processi di riconversione produttiva e insediativa. Durante gli anni Novanta ha subito il passaggio dal modello di sviluppo fordista, basato sull'impresa di massa e sulla concentrazione delle attività produttive in un polo industriale localizzato nei centri urbani di frangia, a quello incentrato sul settore terziario, caratterizzato dal moltiplicarsi dei servizi. Nella transizione dalla società industriale a quella post-industriale, la crisi delle tradizionali produzioni e la chiusura delle grandi fabbriche hanno determinato il passaggio da un'organizzazione del tempo e degli orari prevedibile e regolare, ad un'altra di matrice differente, frammentata e mutevole.

Una delle criticità emerse dalla lettura spazio-temporale del territorio riguarda il sistema dei trasporti, penalizzato dalla presenza dei cantieri della Metrotranvia, la linea di tram che collega la città con il centro di Milano. La tranvia sta ridisegnando l'assetto della mobilità locale, e costituisce uno degli interventi infrastrutturali centrali della strategia metropolitana di rafforzamento del trasporto pubblico. Inoltre, offre l'opportunità di riprogettare l'arredo urbano lungo il percorso, attivando contemporaneamente politiche di riduzione del traffico nell'ottica di una complessiva riqualificazione urbana.

La viabilità e il traffico, tuttavia, sono notevolmente aumentati a causa dei cantieri. Questi generano malcontento nella popolazione e creano notevoli perdite di tempo per i pendolari e i *city-users*, spesso costretti a deviare i propri percorsi.

### Carattere dell'esperienza

La principale azione sui tempi urbani del Comune di Cinisello Balsamo si occupa della conciliazione dei tempi di lavoro con i tempi di cura, e vede nelle donne *care-givers* (di bambini/bambine e anziani/anzia-



Cinisello Balsamo.  
L'asse centrale di  
via Libertà

ne) le destinatarie dirette. L'azione sperimentale valorizza l'offerta, il coordinamento e la fruibilità oraria dei servizi sanitari, specie dei servizi di prenotazione (CUP) decentrati nel territorio cittadino.

L'esperienza è stata occasione per applicare il *mainstreaming* di genere negli studi di supporto alle politiche del piano territoriale degli orari e per accelerare l'approvazione delle linee guida per la redazione del piano delle azioni positive.

### Il processo

L'approvazione del piano territoriale degli orari (PTO) è derivata dal percorso di realizzazione dell'azione sperimentale. La definizione degli assi strategici del PTO ha consentito di rileggere con l'ottica dei tempi progetti e iniziative già in atto: il documento reinterpreta tali progettualità e ne fornisce un inquadramento strategico. Un esempio è dato dai già esistenti servizi di trasporto a chiamata (*car-sharing*, bus a chiamata) che il documento legge come implementazione delle politiche di mobilità sostenibile.

Gli attori coinvolti nella realizzazione dell'azione sperimentale costituiscono un partenariato consolidato grazie alla collaborazione su altri progetti e politiche settoriali. Peculiare è il contenuto sperimentale inerente alla fruibilità oraria dei servizi socio-educativi, sanitari e di prenotazione. Il processo è stato accompagnato da ricerche specifiche sulla domanda e offerta di servizi socio-sanitari, e dai numerosi dati di contesto utilizzati per individuare i problemi a cui dare risposta.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 22 marzo 2007) è inteso come strumento di *governance* della transizione urbana che, in armonia con gli altri strumenti di pianificazione, intende fornire complessivamente la lettura

delle conseguenze temporali che i cambiamenti del territorio producono nei comportamenti di cittadini e cittadine, oltre che una risposta alle criticità espresse dal tessuto urbano e sociale nella gestione dei tempi di vita e di lavoro.

Il PTO individua tre assi d'intervento di rilevanza strategica:

- conciliazione dei tempi familiari e tempi di lavoro;
- ampliamento dell'offerta di servizi pubblici legati alla famiglia e alla salute di cittadini e cittadine;
- mobilità sostenibile.

Gli assi presentano un inquadramento teorico e un'articolazione in progetti. Per ognuno, il documento distingue tra i progetti già avviati dall'amministrazione comunale che il PTO mette a sistema, i progetti sperimentali da implementare e quelli attivati mediante il finanziamento regionale.

Il documento presenta le linee di sviluppo delle future politiche dei tempi urbani che riguardano nello specifico l'offerta oraria degli esercizi commerciali di vicinato e la realizzazione del piano delle azioni positive del comune come implementazione dell'asse della conciliazione tra tempi di vita e orari di lavoro.

### Iniziative e azioni sperimentali

#### Cinisello Balsamo, città della salute

La principale sperimentazione, sostenuta dai risultati di una ricerca condotta su un campione di circa 720 donne *care-givers*, riguarda complessivamente l'armonizzazione degli orari dei servizi sanitari e degli orari dei centri di prenotazione di visite ed esami medici con gli orari del lavoro retribuito, nell'ottica della conciliazione tra tempi di vita e tempi di lavoro.

Essa ha riguardato l'ampliamento dell'offerta oraria dei servizi di prenotazione di visite mediche e prestazioni sanitarie, la valorizzazione sul territorio dei CUP (Centri unificati di prenotazione) interni alle far-



macie comunali e all'Ospedale Bassini.  
La sperimentazione ha prodotto una brochure informativa sui servizi socio-sanitari redatta in 5 lingue.

### **Pedibus**

Sono state attivate 3 linee di pedibus in alcune scuole elementari: le sperimentazioni hanno avuto una durata limitata nel corso dell'anno scolastico.

### **Iscrizioni on-line ai Centri ricreativi estivi**

La sperimentazione ha permesso l'iscrizione on-line ai Centri ricreativi estivi (CRE), mediante il portale web del Comune. Sono state 315 le richieste on-line di iscrizione ai CRE, organizzati dal Comune durante il periodo estivo di chiusura scolastica. Il servizio

ha consentito di risparmiare code e attese presso gli sportelli dedicati.

## **Approfondimenti e contatti**

### *Pubblicazione:*

*Informativa sull'offerta dei servizi socio sanitari, brochure del progetto, 2007, in 5 lingue (italiano, arabo, francese, inglese, spagnolo)*

*Link:* [www.cinisello-balsamo.comune.mi.it](http://www.cinisello-balsamo.comune.mi.it)

### *Responsabile del progetto:*

Mario Conti, Dirigente settore socio educativo  
tel. 02 66023211

e-mail: [mario.conti@cinisello-balsamo.comune.mi.it](mailto:mario.conti@cinisello-balsamo.comune.mi.it)

### *Struttura di coordinamento del progetto:*

[piano.orari@cinisello-balsamo.comune.mi.it](mailto:piano.orari@cinisello-balsamo.comune.mi.it)



## Corsico

Provincia di Milano  
 Popolazione: 33.462  
 Maschi: 16.159  
 Femmine: 17.303  
 (Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
 degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
 il 3 aprile 2007

Gestione politica  
 e amministrativa

*Responsabile politico:*  
 Assessore pubblica istruzione e cultura,  
 politiche di genere, partecipazione e  
 associazionismo, sport e tempo libero,  
 cultura e formazione professionale,  
 politiche giovanili: Maria Ferrucci

*Responsabile amministrativo:*  
 Dirigente servizi alla persona: Marco Papa

*Struttura di gestione del progetto:*  
 Ufficio Tempi

*Comitato di pilotaggio:*  
 con composizione politico amministrativa

Ambiti di  
 intervento

armonizzazione degli orari dei servizi  
 pubblici e privati con gli orari di lavoro

Partner e attori  
 coinvolti nel  
 processo  
 di definizione  
 del PTO

Comune di Corsico  
 Provincia di Milano  
 ATM e Comune di Milano, settore mobilità  
 Associazioni  
 Farmacie  
 Medici di base  
 ASL 1 Provincia di Milano  
 Aziende ospedaliere  
 Istituti scolastici  
 Unione Commercianti  
 Istituti di credito  
 Alcune grandi aziende del territorio

# Piano Territoriale degli Orari. Il tempo di Corsico

Comune di Corsico

## Il contesto di riferimento

Corsico è parte del tessuto della regione urbana milanese. È stato uno dei comuni più interessati dall'espansione insediativa degli anni '60 e '70: uno studio della Provincia di Milano del 2006 lo indica come il comune più urbanizzato del milanese. È attraversato da diverse barriere fisiche (l'arteria nuova Vigevanese, il Naviglio grande, la tratta Milano-Alessandria delle Ferrovie dello Stato) che rendono difficoltoso il collegamento con i quartieri periferici della città.

I fattori che condizionano la fruibilità del territorio e l'accesso spazio-temporale ai servizi pubblici e di interesse collettivo sono molteplici e differenziati per fasce di età, quartieri di residenza e situazioni di disagio sociale. Alcune difficoltà d'accesso ai servizi comunali sono dovute alla loro localizzazione frammentata sul territorio e agli orari di apertura al pubblico eterogenei e poco calibrati sulle esigenze di utenti e dipendenti. In Corsico sono presenti anche servizi d'interesse sovracomunale, quali l'Asl, il Centro per l'impiego, gli istituti scolastici superiori; tutti attrattori di popolazioni non residenti. Il loro accesso è ostacolato dalla carenza di un sistema di trasporto pubblico di collegamento anche con i comuni limitrofi.

Da ultimo si segnala un numero di donne lavoratrici in Corsico più alto rispetto ai comuni circostanti e al dato medio provinciale. Il tema della conciliazione dei tempi, particolarmente rilevante, induce a scelte lavorative femminili che privilegiano luoghi di lavoro vicini alla propria residenza, a discapito di scelte professionali che soddisfino le proprie ambizioni e progettualità.

## Carattere dell'esperienza

L'esperienza di Corsico si caratterizza per aver attivato un processo partecipativo inclusivo, ispirato al principio "nessun impatto senza rappresentanza". La metodologia adottata è quella del *problem setting*.



Corsico.  
Ortofoto del  
territorio comunale,  
2005

## Il processo

La prima fase del processo è stata dedicata alla costruzione della mappa degli attori da coinvolgere. Hanno partecipato i rappresentanti di tutti gli interessi in gioco. La lettura del territorio è stata realizzata con *focus group* che hanno coinvolto le aziende, i commercianti, gli esponenti dell'associazionismo sociale e sportivo, i sindacati, i rappresentanti dei servizi sociali e sanitari, particolari categorie di cittadini/cittadine. I *focus group* sono stati momenti di ascolto e di emersione dei principali problemi della città.

Una seconda fase ha riguardato la costituzione di tavoli di concertazione volti alla condivisione di problemi temporali e di proposte progettuali, che ha visto impegnati anche diversi settori dell'amministrazione comunale.

Ai tavoli è stato affrontato, tra gli altri, anche il tema della mobilità. La condivisione delle criticità ha portato il Comune a comunicare al Comune di Milano, settore mobilità e trasporti (ente territoriale di competenza), l'intenzione di attivare sul proprio territorio un servizio di bus a chiamata anche creando con-



Corsico.  
Notte bianca  
per la pace,  
29 settembre  
2006

venzioni con altri comuni limitrofi. Inoltre, il Comune di Corsico ha richiesto al Comune di Milano la modifica del percorso della linea 64 e l'individuazione di una nuova fermata.

Il coinvolgimento ai tavoli dei dirigenti scolastici ha portato alla firma di un Protocollo delle azioni che definiscono il coordinamento tra istituti scolastici superiori, istituti comprensivi, istituti della formazione professionale e amministrazione comunale.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 3 aprile 2007) individua quattro macro-aree che incrociano le politiche e i progetti in atto:

- accessibilità ai servizi pubblici e commerciali;
- vita sociale;
- sicurezza pubblica;
- mobilità sostenibile e spazio urbano.

Nel concreto delle progettualità le macro aree individuano i seguenti temi di lavoro:

- comunicazione al cittadino e accesso alle informazioni e ai servizi del Comune;
- maggiore informatizzazione dei servizi di pagamento delle rette scolastiche;
- rivitalizzazione del centro della città;
- accessibilità ai servizi sanitari;
- mobilità;
- aggregazione sociale;
- vivibilità degli spazi e dei luoghi pubblici.

È interessante evidenziare come il PTO di Corsico si caratterizzi anche per essere documento strategico per la realizzazione di politiche di conciliazione e promozione di un nuovo ciclo di azioni positive per la realizzazione delle pari opportunità indirizzate anche a lavoratori e lavoratrici con contratti di lavoro atipici e tempi di lavoro e di vita non standardizzati.



## Iniziative e azioni sperimentali

### **Il mercoledì il Comune è aperto a te**

È stata avviata una sperimentazione volta a facilitare l'accesso ai servizi da parte di cittadini e cittadine. Si tratta dell'apertura dell'Ufficio relazioni con il pubblico della Polizia locale il mercoledì pomeriggio dalle 14.30 alle 17.30.

### **Notte bianca**

È stata realizzata una notte bianca, al fine di promuovere la rivitalizzazione del centro della città. Hanno aderito circa una cinquantina di commercianti e decine di associazioni. I negozi sono stati aperti fino a tarda notte. L'iniziativa ha avuto successo: in città si sono potute contare migliaia di cittadini e cittadine. I commercianti hanno chiesto di ripetere l'iniziativa.

### **Servizio Corsico - città virtuale**

È stato infine avviato il progetto *Servizio Corsico - città virtuale*, relativo alla realizzazione del nuovo sito del Comune. Viene accolta l'esigenza espressa dalle associazioni di avere nel sito comunale una loro "vetrina" informativa.

## Approfondimenti e contatti

*Link:*

[www.comune.corsico.mi.it](http://www.comune.corsico.mi.it)

*Responsabile del progetto:*

Marco Papa, dirigente servizi alla persona  
tel. 02 4480645

e-mail: [marco.papa@comune.corsico.mi.it](mailto:marco.papa@comune.corsico.mi.it)

*Ufficio tempi:*

Potito Russo, tel. 02 4474412

e-mail: [ufficiotempi@comune.corsico.mi.it](mailto:ufficiotempi@comune.corsico.mi.it)



## Nuovi ritmi in città: i servizi salvatempo

Comune di Rozzano



### Rozzano

Provincia di Milano  
Popolazione: 38.952  
Maschi: 19.132  
Femmine: 19.820  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 28 aprile 2004

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Sindaco: Massimo D'Avolio  
*Responsabile amministrativo:*  
Direzione programmazione del territorio,  
Ufficio Tempi e Giovani: Lorena Goldin  
*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi

Ambiti di  
intervento

accessibilità ai servizi scolastici  
conciliazione dei tempi

Partner e attori  
coinvolti nelle  
azioni sperimentali

Comune di Rozzano  
Direzioni scolastiche  
Associazioni sportive  
Associazioni culturali  
Parrocchie  
Centro Commerciale Fiordaliso  
Organizzazioni sindacali interne  
Società AMA

### Il contesto di riferimento

La città di Rozzano è caratterizzata da una struttura storica policentrica, formata da nuclei distinti verso cui i residenti esprimono una forte appartenenza. Si presenta con una morfologia insediativa mista, sia aree monofunzionali, sia aree industriali e residenziali. Molteplici sono le trasformazioni in atto e gli interventi infrastrutturali tra cui l'università, la costruzione di nuovi insediamenti residenziali e il prolungamento della tranvia.

La struttura viaria di Rozzano presenta una forma a scala: le radiali verso Milano sono interrotte da collegamenti orizzontali che separano le zone della città escludendo la possibilità di considerare unitariamente il territorio. Alcuni nodi viabilistici risultano essere importanti chiavi d'accesso alle frazioni, piuttosto che punti nodali di traffico veicolare in determinati momenti della giornata.

La mobilità cittadina è influenzata dalla presenza di attrattori di scala vasta tra i quali il centro commerciale Fiordaliso, l'Istituto clinico Humanitas con il recente pronto soccorso, Milano Fiori, il centro culturale Cascina grande e le aree industriali. Tali attrattori hanno modificato il ruolo della città da periferia milanese a centro in cui giornalmente si recano pendolari per motivi di lavoro e di studio.

Spesso i quartieri residenziali si svuotano di giorno a favore di un pendolarismo verso Milano (la relazione di "dipendenza" dalla città di Milano per motivi di lavoro, pur diminuita nell'ultimo decennio, continua ad essere forte); questo principalmente nelle aree con un più facile collegamento viario e mezzi di trasporto pubblici verso il capoluogo lombardo. Anche le aree produttive interne al territorio, soprattutto dei quartieri che hanno visto la recente rilocalizzazione di cittadini di Rozzano in cerca di miglior qualità abitativa e ambientale, attraggono popolazioni temporanee.

I ritmi d'uso della città sono così riassumibili:



Rozzano, Programma di recupero urbano di viale Toscana, nuovo quartiere residenziale. A destra, oltre la rotonda, il quartiere Aler anni '70

- con ritmi opposti, le aree industriali, vuote di notte, vedono di giorno la presenza di cittadini di Rozzano e non;
- al contrario le aree che dimostrano una complessa compresenza di attività produttive e residenza segnalano i maggiori problemi relativi alla concorrenza tra forme di mobilità differenti, dovute al traffico veicolare a servizio delle attività produttive e a quello residenziale.

## Carattere dell'esperienza

Rozzano ha accumulato una significativa esperienza nell'ambito delle politiche dei tempi urbani: l'istituzione dell'Ufficio Tempi è avvenuta nel 2001 contemporaneamente all'attivazione dello Sportello unico del cittadino, una delle prime iniziative che l'amministrazione comunale ha realizzato con l'obiettivo di riqualificare in un'ottica temporale i servizi al cittadino. Il Comune ha saputo monitorare l'andamento delle sperimentazioni pregresse in termini d'utenza per fascia oraria e tempi di attesa. Peculiare è la capacità di attivare azioni ricorsive che emergono dagli

apprendimenti del monitoraggio e della valutazione degli impatti delle iniziative avviate. Il metodo utilizzato per costruire le politiche e le azioni è stato quello del *learning by doing*, che ha consentito l'apporto di diverse discipline legate ai tempi urbani.

## Il processo

L'esperienza pregressa in politiche dei tempi urbani ha determinato la scelta di incentrare le azioni sperimentali sugli sportelli decentrati nell'ottica della semplificazione della relazione tra cittadini/cittadine ed ente pubblico e della razionalizzazione degli orari e delle procedure di erogazione dei servizi. Particolare attenzione è stata rivolta ai problemi di decentramento di servizi e sportelli soprattutto nelle aree di nuova edificazione e alla creazione di sportelli temporanei. Il PTO dà conto del percorso d'apprendimento del metodo della coprogettazione, che ha coinvolto l'organizzazione comunale promotrice e gli *stakeholder* locali coinvolti.

Da evidenziare la modalità con cui gli attori esterni sono stati coinvolti nella realizzazione delle azioni



Rozzano.  
Le tre farfalle  
simboleggiano  
i diversi servizi  
sviluppati dal  
progetto del  
Piano territoriale  
degli orari

**Il progetto SALVATEMPO**

Il progetto Nuovi ritmi in città: i servizi **salvatempo** vuole favorire l'accessibilità delle informazioni e dei servizi della pubblica amministrazione, attraverso la semplificazione delle procedure, l'introduzione di servizi informatizzati e connessi in rete e portando alcuni servizi vicini al cittadino nel proprio quartiere, quando servono e per il breve tempo che vengono utilizzati.

Il progetto individua non solo una strada per fornire servizi e informazioni "dove servono e quando sono richiesti" ma anche una maggiore accessibilità ai servizi attraverso:

- 1 sportelli temporanei, attivati in scadenze specifiche e in diversi luoghi del territorio;
- 2 connessioni in rete in luoghi collettivi anche con l'attivazione di servizi comunali informatizzati semplici;
- 3 riorganizzazione funzionale e qualitativa dell'ufficio comunale decentrato presso il Fiordaliso.



sperimentali: per incentivare la loro partecipazione, l'amministrazione comunale di Rozzano ha riconosciuto un gettone di presenza (un simbolico contributo economico).

## Il piano territoriale degli orari

Il documento direttore del piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 28 aprile 2004) scaturisce dall'applicazione della l. 53/2000, precedente alla legge regionale lombarda in materia di tempi della città.

Il documento direttore, che contiene gli indirizzi strategici declinati in progetti, è accompagnato da un volume sugli studi preliminari a sostegno dei progetti pilota attivati negli anni 2003 e 2004, in cui è anche ricostruito il processo partecipato generativo del documento.

La logica che anima la pianificazione temporale non è quella della regolamentazione degli orari, ma della gestione complessa dei tempi di vita di cittadini e cittadine: il passaggio costituisce un salto epistemologico nella lettura dei problemi e dei bisogni temporali di Rozzano, di cui il piano territoriale degli orari (PTO) esprime consapevolezza.

Le tre politiche d'indirizzo del Piano sono:

- la città di giorno;
- la mobilità sostenibile di persone e merci;
- la costruzione sociale, istituzionale e tecnica del Piano.

Numerose sono le azioni sperimentali contenute nel documento; di ciascuna il PTO specifica il contesto in cui si colloca, il contenuto, gli obiettivi, la rete di partenariato attivata, la ricostruzione del processo di attuazione, il monitoraggio, i risultati raggiunti.

Il Piano è inteso come laboratorio atto a comprendere come i cittadini usino e vivano la città; ha una valenza di orientamento delle politiche e fornisce una chiave di lettura che diviene piattaforma sperimentale di progetti.

## Iniziative e azioni sperimentali

Le principali azioni sperimentali realizzate con il finanziamento regionale implementano la politica del piano territoriale degli orari denominata «Città di giorno» relativa all'asse dell'accessibilità dei servizi comunali e di pubblico interesse. Il progetto si articola in tre iniziative sperimentali attivate contemporaneamente. Obiettivi generali delle azioni sono:

- attivare forme di gestione efficace multipolare dei servizi;
- risparmiare tempo dedicato alla burocrazia;
- semplificare le procedure e avvicinare i servizi ai cittadini;
- favorire la coesione sociale;
- rendere compatibili i tempi delle istituzioni con i tempi sociali e individuali, in particolare delle donne.

### Sportello decentrato presso il centro commerciale Fiordaliso

Una delle azioni ha riguardato la riorganizzazione dello sportello comunale decentrato presso il centro commerciale Fiordaliso. Lo sportello è stato riorganizzato con una nuova modulazione oraria, dalle 13.30 alle 19.15, dal lunedì al sabato. Lo sportello era pre-esistente al progetto pilota approvato con il bando regionale.

### Studio di fattibilità sui servizi on line

Si tratta di uno studio di fattibilità sui servizi online, in prospettiva della realizzazione di un nuovo portale dei servizi comunali. L'iniziativa ha portato all'attivazione di un Internet Point, ossia di postazioni informatiche attraverso cui acquisire informazioni e servizi amministrativi comunali e non, presso il centro culturale Cascina grande. L'implementazione prevede l'installazione di postazioni internet in altri centri d'aggregazione cittadina dedicati all'associazionismo giovanile e al tempo libero; tra queste la



Rozzano.  
Lo sportello temporaneo per le iscrizioni alla scuola e ai servizi territoriali per gli allievi, aperto nelle strutture scolastiche della frazione di Ponte Sesto, maggio 2006

Casa delle associazioni, edificio che sarà riqualificato nell'ambito di un contratto di quartiere, e lo spazio giovanile Aurora.

### Sportelli temporanei

*Per scolari e loro famiglie.* Gli sportelli temporanei decentrati sono stati insediati, per un periodo compreso tra maggio e giugno 2006, presso due scuole situate nelle frazioni Ponte Sesto e Quinto de' Stampi di Rozzano. Sono "centri multiservizi" temporanei per i servizi scolastici e all'infanzia. Hanno erogato temporaneamente alcuni servizi, specie le iscrizioni ai servizi integrativi del sistema scolastico o del tempo libero. Tra i motivi della scelta logistica dei quartieri Ponte Sesto e Quinto de' Stampi vi sono la difficoltà di raggiungere il palazzo centrale del Comune da queste frazioni, la presenza della sede

della direzione didattica in una delle scuole in cui è stato situato uno degli sportelli decentrati, l'assenza a Ponte Sesto di una scuola media inferiore, il che costringe i ragazzi a recarsi quotidianamente presso il quartiere Quinto de' Stampi.

L'azione ha avuto una durata limitata; nello specifico, a Ponte Sesto lo sportello è stato attivo dal 22 al 26 maggio 2006, mentre a Quinto de' Stampi dal 29 maggio al 1° giugno.

I servizi d'iscrizione erogati sono stati: servizi pre/post-scuola, trasporto scolastico, servizi bibliotecari, scuola civica di musica, servizio refezione scolastica, centro estivo parrocchiale, ludoteca, nido famiglia, laboratori per il tempo libero e teatro per adolescenti.

*Per nuovi residenti.* Un ulteriore "centro multiservizi" temporaneo è stato organizzato per gli abitanti di



Rozzano.  
Sportello  
decentrato dei  
servizi comunali  
presso il centro  
commerciale  
Fiordaliso

un nuovo quartiere residenziale di Rozzano, il Programma di recupero urbano (Pru) di viale Toscana. Dopo la fase di sperimentazione si intende rendere permanente questo sportello decentrato polifunzionale, definito Infopoint. Qui vengono erogati diversi servizi di prima accoglienza, che spaziano dalla richiesta di residenza alla stipula di contratti relativi agli allacciamenti tecnologici. L'azione è frutto della collaborazione del Comune con l'azienda partecipata locale e l'impresa costruttrice.

## Approfondimenti e contatti

### *Pubblicazioni:*

Comune di Rozzano, *Nuovi ritmi in città: i servizi salva tempo. I risultati*, 2007

*Link:* [www.rozzano.comune.mi.it](http://www.rozzano.comune.mi.it)

### *Responsabile del progetto:*

Lorena Goldin, Direzione programmazione del territorio, Ufficio Tempi e Giovani

*Ufficio tempi:* Lorena Goldin, tel. 02 8226285  
e-mail: [tempi.rozzano@comune.rozzano.mi.it](mailto:tempi.rozzano@comune.rozzano.mi.it)



## M.E.T.A. Mobilità e tempi in armonia

Comune di San Donato Milanese



### San Donato Milanese

Provincia di Milano  
Popolazione: 32.690  
Maschi: 16.106  
Femmine: 16.584  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale degli Orari

approvato dal Consiglio comunale il 25 novembre 2003

Gestione politica e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Assessore pubblica istruzione e cultura, con delega ai tempi, pari opportunità e politiche femminili: Grazia Sezzi (fino a marzo 2007); assessore alla famiglia, pari opportunità, politiche femminili, tempi e orari: Ilaria Amè (da giugno 2007)

**Responsabile amministrativo:**  
Dirigente dell'area servizi alla collettività: Maria Grazia Rancati

**Struttura di gestione del progetto:**  
Ufficio Tempi (istituito dal 2001)

Ambiti di intervento

mobilità sostenibile

Partner e attori coinvolti nella sperimentazione

Comune di San Donato Milanese  
Dirigenti e insegnanti delle scuole coinvolte  
Genitori degli/le alunni/e delle scuole  
Associazioni locali  
Volontariato  
Polizia locale



### Il contesto di riferimento

San Donato si trova ad affrontare una fase di cambiamento importante dovuta al passaggio di tutte le proprietà Eni a una serie di soggetti privati, al completamento di alcune grandi infrastrutture (passante ferroviario, prolungamento della strada Paullese verso il centro di Milano, ipotesi di prolungamento della linea della metropolitana MM3) e alla presenza di aree di sviluppo sulle quali devono essere assunte decisioni definitive.

Importanti poli del terziario, industriali e di ricerca scientifico-tecnologica svolgono funzioni di attrattori del territorio. Altri punti di attrazione sono costituiti dall'Istituto Policlinico, funzionale a tutta l'area del sud-est di Milano, e dai poli scolastici.



San Donato  
Milanese.  
Un territorio  
di fasci di  
infrastrutture  
per la mobilità

Molta della mobilità in origine dalla città o dalle aree attorno si dirige verso la parte nord del comune dove è collocato il terminal della linea 3 della Metropolitana milanese. Tale mobilità attraversa inevitabilmente l'abitato cittadino.

Come rilevato da una ricerca nella Provincia di Milano, il 45% di tutti gli spostamenti non supera i 15 minuti, cosa che significa quasi esclusivamente spostamenti interni alla città, sui quali l'amministrazione comunale ritiene che si possa agire nel senso di una riduzione dell'uso dell'auto privata individuale.

In questi anni, il Comune ha lavorato al sistema di piste ciclabili e di percorsi pedonali protetti d'interconnessione dei quartieri e all'incentivo dell'autonomia di bambini e bambine negli spostamenti casa-scuola.

## Carattere dell'esperienza

Il progetto ha ripreso attività relative ai percorsi sicuri casa-scuola già sperimentate precedentemente in modo occasionale, con l'intento di farle diventare prassi consolidate.

## Il processo

Sono state avviate a partire dall'anno 2001 alcune sperimentazioni di percorsi sicuri che hanno consentito a studenti e studentesse di recarsi a scuola autonomamente, al fine di rafforzare il loro senso di autonomia, "liberare" il tempo dei genitori e contestualmente contribuire a decongestionare il traffico cittadino nelle ore di punta e a diminuire le emissioni inquinanti dovute ai mezzi di trasporto. Le sperimentazioni, per passi successivi, hanno permesso di coinvolgere inizialmente circa il 34% della popola-

zione scolastica delle scuole primarie e secondarie di primo grado. Tale percentuale si è notevolmente incrementata negli anni successivi.

Il progetto *M.E.T.A. Mobilità e tempi in armonia* intende creare le condizioni affinché politiche temporali e di mobilità sostenibile nei percorsi casa-scuola diventino una prassi quotidiana, consentendo una gestione più sostenibile delle attività di cura dei figli e un miglioramento della qualità della vita delle donne e delle famiglie.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari, precedente alla l.r. 28/2004 (approvato dal Consiglio comunale il 25 novembre 2003), prevede le seguenti politiche:

- La città per la famiglia, soggetto privilegiato d'intervento delle politiche temporali;
- La città giardino, per rendere gli spazi pubblici un patrimonio collettivo usufruibile da tutti;
- La città di sera, in un'ottica di vivibilità cittadina e di pieno diritto alla cittadinanza.

Il Piano descrive tre progetti pilota: *Accoglienza in Comune*, *Percorsi protetti per le scuole*, *Mobility management*.

Il processo di formulazione e applicazione del PTO ha visto negli anni:

- l'istituzionalizzazione degli organismi comunali dedicati alla gestione delle politiche temporali (Assessorato con delega ai tempi e orari, pari opportunità e politiche femminili e costituzione di un Ufficio Tempi e Pari Opportunità);
- la valorizzazione di sinergie tra Ufficio Tempi e Centro Donna per l'attuazione delle politiche di genere;
- l'attivazione di un tavolo di coprogettazione interno al Comune tra Ufficio Tempi e alcuni settori, coinvolti a seconda delle iniziative;
- l'attuazione di progetti Equal, FSE, Interreg inerenti i temi delle pari opportunità e della conciliazione dei tempi.

### Iniziative e azioni sperimentali

#### **M.E.T.A. Mobilità e tempi in armonia. Percorsi e reti per la conciliazione dei tempi delle donne e delle famiglie e la mobilità casa-scuola: dalla sperimentazione alla prassi**

Il progetto, che ha coinvolto sei scuole del comune, si articola in più azioni:

- Laboratori con le scuole: hanno visto il coinvolgimento di tutte le scuole primarie e secondarie di primo grado (circa 2.919 alunni/alunne) su tematiche inerenti il valore del tempo, l'inquinamento e la manutenzione delle biciclette. I laboratori, organizzati da dicembre 2006 a marzo 2007, sono stati svolti presso tutte le scuole che ne hanno fatto richiesta. Complessivamente hanno partecipato 114 classi (su un totale di 119);
- Quaderni per le scuole e quaderni per le famiglie: è stato realizzato materiale informativo pensato ad hoc per le scuole e i genitori in modo da coinvolgere la cittadinanza attorno al progetto. I quaderni, pensati come complementari ai laboratori, presentano una serie di esercizi, letture, spunti di riflessione rivolti alle famiglie, a bambini e bambine, agli insegnanti per sensibilizzare sulle tematiche attinenti alla mobilità sostenibile, al pedibus, al tempo come risorsa e alla divisione dei ruoli all'interno della famiglia;
- *I Walk to school*: il Comune ha aderito per il quarto anno consecutivo alla manifestazione internazionale *I Walk to School* che si è svolta dal 2 al 6 ottobre 2006. Hanno preso parte tutte le scuole primarie e secondarie di primo grado di San Donato. Complessivamente hanno partecipato 2.019 bambini/bambine. Per la durata dell'iniziativa sono state chiuse al traffico alcune strade;
- Pedibus: la sperimentazione del pedibus è avvenuta presso 3 scuole primarie; avviata inizialmente in una scuola (scuola Greppi), è stata in seguito estesa alle altre. Ha visto il coinvolgimento dell'Associazione Carabinieri in congedo e dell'Associazione la Terza Età. I bambini e le



bambine sono stati accompagnati dai genitori e dai volontari disponibili. Tutti gli alunni e le alunne, gli accompagnatori e le accompagnatrici erano provvisti di un cartellino di riconoscimento. Alle fermate sono state poste delle paline con gli orari di passaggio del pedibus.

È stato inoltre istituito il *META-Pedibus*, iniziativa proposta dalla Sportiva Metanopoli e non prevista nel progetto. La società ha offerto la possibilità a bambini e bambine di una scuola elementare, iscritti ai corsi della società stessa, di essere accompagnati a piedi dalla scuola ai corsi del centro sportivo da uno degli istruttori.

Un'altra azione ha riguardato la costituzione di una Banca del tempo tematica. L'intenzione era di crea-

re una Banca del tempo per ogni plesso scolastico coinvolto nel pedibus. La banca è stata pensata nel progetto come strumento per facilitare il coordinamento degli accompagnatori dei pedibus. Nonostante l'organizzazione d'incontri preparatori, l'iniziativa di fatto non è stata attuata: è stata rimandata all'anno successivo in concomitanza con la partenza del nuovo pedibus.

## Approfondimenti e contatti

*Link:* [www.comune.sandonatomilanese.mi.it](http://www.comune.sandonatomilanese.mi.it)

*Responsabile del progetto:*

Maria Grazia Rancati, Dirigente dell'area servizi alla collettività; tel. 02 52772300

*Ufficio tempi:*

Alessandra Cappelletti; tel. 02 52772345

email: [ufficio.tempi@comune.sandonatomilanese.mi.it](mailto:ufficio.tempi@comune.sandonatomilanese.mi.it)



## Sangiulianontime

Comune di San Giuliano Milanese



### San Giuliano Milanese

Provincia di Milano  
Popolazione: 34.741  
Maschi: 17.170  
Femmine: 17.571  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 26 febbraio 2007

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Assessore alla cultura, educazione,  
politiche giovanili, pari opportunità,  
formazione: Giovanna Bugada

**Responsabili amministrativi:**  
Dirigente area educazione cultura  
sport tempo libero: Domenico Dinoia;  
responsabile ufficio educazione,  
politiche giovanili, politiche temporali:  
Daniela Pastrone;  
funzionario Ufficio tempi e orari:  
Sara Rancati

**Struttura di gestione del progetto:**  
Ufficio tempi, Unità di progetto  
intersettoriale composta dai dirigenti e  
referenti dei settori

Ambiti di  
intervento

accessibilità alle informazioni e ai servizi  
della pubblica amministrazione

### Il contesto di riferimento

San Giuliano Milanese è nella seconda cintura urbana di Milano, a sud-est del capoluogo lombardo. È per estensione il terzo comune della Provincia di Milano. Dal punto di vista demografico, è tra i comuni più giovani di tutta l'area milanese, con un saldo positivo della popolazione dovuto non solo all'immigrazione, ma anche all'incremento delle nascite. Si è sviluppato e consolidato storicamente lungo l'asse della via Emilia, subendo per debolezza strutturale il processo centrifugo da Milano avviato negli anni Sessanta. È privo di un centro storico morfologicamente individuabile.

Forte influenza sullo sviluppo del territorio ha avuto nel tempo l'articolazione del complesso sistema infrastrutturale per la mobilità di collegamento con Milano e le reti nazionali: la linea ferroviaria Milano-Bologna, affiancata dalla nuova linea ferroviaria per l'alta velocità, il raccordo tra l'Autostrada del Sole, le tangenziali Est e Ovest, e la strada statale Via Emilia. Quest'ultima, che attraversa diagonalmente l'intero territorio, sviluppandosi per oltre dieci chilometri, rappresenta un'arteria di traffico fondamentale per i flussi veicolari provenienti prevalentemente dal sud della provincia di Milano e dalla provincia di Lodi verso il capoluogo regionale.

Sono presenti diverse criticità sotto il profilo della mobilità. Al traffico d'attraversamento lungo le grandi direttrici si aggiunge un flusso giornaliero in uscita che segue sempre meno ritmi uniformi: i confini spazio-temporali della vita di cittadini e cittadine di San Giuliano Milanese si estendono sempre più all'esterno dei tradizionali limiti amministrativi, contribuendo così ad aumentare il traffico.

### Carattere dell'esperienza

L'esperienza di San Giuliano Milanese si caratterizza per aver individuato, con il supporto di indagini preliminari alla definizione del piano territoriale degli



San Giuliano  
Milanese.  
Nuovo quartiere  
Carpianello

orari, i destinatari e le destinatarie delle politiche e dei progetti in quelle categorie di cittadini e cittadine che vivono una maggiore conflittualità nella gestione dei tempi o una minore qualità degli stessi nella vita quotidiana: le famiglie e in particolare le donne, i giovani e le giovani, i bambini e le bambine.

## Il processo

Le caratteristiche strutturali e le tendenze in atto,

delineanti il quadro di riferimento per il piano territoriale degli orari della città, sono state ricostruite attraverso indagini sull'offerta dei servizi pubblici e di pubblico interesse e sulla domanda di accessibilità ai servizi, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- i problemi e le priorità da affrontare;
- l'utilizzo dei servizi della mobilità;
- la soddisfazione in merito agli orari dei servizi;



San Giuliano  
Milanese.  
Sala di lettura  
della biblioteca

- i bisogni temporali dei cittadini;
- le esigenze di cambiare gli attuali orari dei servizi;
- la divisione dei ruoli e del carico di cura;
- se e con quale organizzazione la giornata del cittadino potrebbe rappresentare un'opportunità per San Giuliano.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 26 febbraio 2007) promuove l'armonizzazione dei tempi e degli orari della città. Ha le seguenti finalità generali:

- migliorare la vita quotidiana dei cittadini nei termini di una migliore conciliazione dei tempi familiari, degli orari di lavoro e dei tempi per sé;
- migliorare la vivibilità della città attraverso un'organizzazione efficiente degli orari che favorisca l'accesso a beni e servizi e una migliore qualità e sicurezza degli spazi pubblici.

Il documento è articolato in quattro ambiti d'intervento:

- Sostegno alla genitorialità:  
*San Giuliano Milanese Città amica;*
- Accessibilità ai servizi:  
*San Giuliano Milanese Città vicina;*
- Mobilità sostenibile:  
*San Giuliano Milanese Città agevole;*
- Qualità urbana:  
*San Giuliano Milanese Città viva.*

### Iniziative e azioni sperimentali

#### Studio inbiblio

La sperimentazione ha riguardato l'apertura serale della biblioteca con l'attivazione del servizio di sala studio nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì dalle ore 19.30 alle ore 23.00 e la presenza di due opera-



tori (di cui un dipendente e un volontario) per un periodo di due mesi (dalla seconda metà di settembre alla fine del mese di novembre).

La sperimentazione è stata supportata da indagini realizzate al fine di verificare la possibilità di sperimentare nuove forme di accesso per facilitare l'utilizzo e la fruizione dei servizi offerti dalla biblioteca.

### **La città in un click**

È stata realizzata una nuova pagina web sul sito comunale che permette la consultazione delle informazioni relative ai servizi pubblici e di interesse collettivo, con particolare attenzione alla loro localizzazione sul territorio e agli orari di apertura al pubblico. Il cittadino-navigatore può accedere alla scheda tecnica di ogni servizio inserito nel database informatico.

### **SMScuola**

Si tratta di un servizio gratuito messo a disposizione dall'amministrazione comunale, in collaborazione con le istituzioni scolastiche, per consentire alle

famiglie, e in particolare al genitore che si occupa quotidianamente del minore, di avere un "filo diretto" con le scuole primarie e secondarie di primo grado: attraverso un sms gli iscritti al servizio possono essere informati in tempo reale delle principali scadenze o di eventi eccezionali che possano influire sulla normale organizzazione scolastica.

### **Approfondimenti e contatti**

#### *Link:*

[www.sangiulianonline.it/teo/](http://www.sangiulianonline.it/teo/)

<http://www.sangiulianonline.it/comunicazione/pubblicazioni/>

#### *Responsabile del progetto:*

Daniela Pastrone, responsabile politiche temporali;  
tel. 02 98207293

e-mail: [daniela.pastrone@sangiulianonline.it](mailto:daniela.pastrone@sangiulianonline.it)

#### *Ufficio Tempi:*

Sara Rancati, funzionario Ufficio tempi e orari;  
tel. 02 98207262

e-mail: [teo@sangiulianonline.it](mailto:teo@sangiulianonline.it)



## S@C Servizi al cittadino

Comune di Segrate



### Segrate

Provincia di Milano  
Popolazione: 33.412  
Maschi: 16.226  
Femmine: 17.186  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 14 dicembre 2006

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Sindaco, Adriano Alessandrini; Assessore  
alla mobilità, Ferdinando Orrico

*Responsabile amministrativo:*  
Direttore relazioni esterne,  
Paola Malcangio

*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi

*Organo di orientamento strategico:*  
Comitato di Pilotaggio

Ambiti di  
intervento

mobilità sostenibile  
accessibilità ai servizi

### Il contesto di riferimento

Segrate è situata nell'area est di Milano e confina con i comuni di Pioltello, Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Cologno Monzese e Rodano. È suddivisa in sei frazioni residenziali, ognuna con una specifica identità. I municipi (il vecchio e il nuovo) si trovano nel quartiere di Segrate Centro, ma risultano "decentrati" per i residenti dei restanti cinque quartieri. La quota di cittadini al di sopra dei 60 anni rappresenta circa il 24% della popolazione complessiva. In coerenza con il dato nazionale e regionale, le donne rappresentano la maggioranza in tutte le fasce di popolazione al di sopra dei 30 anni; le ultra sessantacinquenni raggiungono il 54%: esse frequentano lo spazio pubblico meno dei loro coetanei maschi. Numerosi sono i cittadini e le cittadine in età lavorativa, che presentano esigenze di mobilità casa-lavoro con problematiche legate alla gestione dei figli, del tempo libero e degli impegni familiari (acquisti, bollette, pratiche burocratiche).

Il Comune di Segrate presenta un tessuto produttivo ricco, che ospita rilevanti realtà aziendali in cui trovano occupazione oltre 20.000 lavoratori e lavoratrici residenti spesso nelle zone limitrofe. Poli d'attrazione sono le sedi di:

- Gruppo Mondadori, con attività legate all'editoria e alla commercializzazione e distribuzione dei prodotti editoriali;
- Microsoft, sede italiana del gruppo leader mondiale nel software, nei servizi e nelle tecnologie internet;
- IBM Italia, tra le più importanti aziende mondiali di *information technology*;
- 3M Italia, sede italiana della multinazionale che commercializza oltre 50.000 prodotti e detiene la leadership in numerosi settori merceologici;
- Publitalia '80, Gruppo Mediaset, concessionaria pubblicità e centro produzione TV;
- Fondazione San Raffaele, fondazione scientifica, università e polo di ricerca medica di fama internazionale;



Segrate.  
Lo sportello S@C.  
Servizi al cittadino  
presso il Comune

- Milano Oltre, centro per il terziario avanzato.

Tali insediamenti produttivi, considerati grandi attrattori di popolazione temporanea, determinano una congestione del traffico nelle ore d'ufficio che incide sul sistema dei trasporti e della mobilità locale.

## Carattere dell'esperienza

Peculiarità dell'esperienza di Segrate è la connessione tra politiche dei tempi urbani e l'implementazione di progetti e politiche di mobilità sostenibile, confermata dalla duplice competenza assegnata alla responsabile dell'Ufficio Tempi, ossia quella di *mobility manager* del Comune e quella di referente del piano territoriale degli orari: ciò ha consentito di pensare e realizzare le iniziative inerenti al trasporto pubblico e alla mobilità come progetti attuativi di due documenti di pianificazione comunale, il Piano della Mobilità e il piano territoriale degli orari.

Il progetto è stato sostenuto da un forte investimento politico che ha avuto come referente il sindaco. Rilevante è stata la valorizzazione del personale comunale impiegato nell'azione sperimentale (sportello S@C), sia mediante percorsi formativi *ad hoc*, sia mediante incentivi economici: l'attivazione del nuovo sportello ha previsto indennità contrattuali.

## Il processo

Il percorso di costruzione del piano territoriale degli orari (PTO) ha visto la realizzazione preliminare di interviste ad assessori e dirigenti. Ciò ha consentito di rilevare i problemi, i vincoli e le opportunità dell'ente comunale che, insieme a indagini e ricerche (tra cui un sondaggio telefonico), hanno contribuito a delineare le linee di indirizzo e le priorità progettuali del PTO.

I problemi a cui il Piano vuole dare risposta sono stati costruiti in modo partecipato: la rilevazione della domanda di tempo e delle problematiche ad essa connesse è stata ottenuta con *focus group* che hanno coinvolto aziende, esponenti dell'associazionismo sociale e sportivo, rappresentanti dei servizi sociali e sanitari, rappresentanti delle circoscrizioni, scuole, parrocchie.

Il progetto di ampliamento e razionalizzazione della modalità di accesso ai servizi di *front-office* presso un unico punto di contatto, caratterizzato dalla polifunzionalità degli operatori e da ampi orari di apertura (progetto pilota Sportello S@C), trova giustificazione nella rilevazione delle criticità di fruibilità temporale dei servizi pubblici e di interesse collettivo.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 14 dicembre 2006) contiene una preliminare dichiarazione dei principi a cui le politiche si ispirano, in coerenza con quanto contenuto nello Statuto del Comune: pari opportunità e *governance*, intesa trasversalmente come metodo e strategia di sviluppo locale.

Il documento finale è suddiviso in due parti: una prima di analisi, una seconda progettuale. I progetti individuati scaturiscono coerentemente dalle seguenti macroaree o politiche del PTO:

- la mobilità sostenibile;
- la conciliazione dei tempi di vita, di lavoro e per sé;
- l'accessibilità ai servizi di interesse generale;
- la riqualificazione degli spazi pubblici.

Individua inoltre dodici linee di intervento, trentotto azioni e dodici progetti avviati nel 2006 che presentano nessi con le politiche del PTO; qui si indica anche il cronoprogramma, il presidio e la responsabilità politica.

Ciascuna macroarea si declina in due livelli: le linee di intervento e le azioni concrete per le quali si definiscono tempi, settori coinvolti e responsabilità attuative.

### Iniziative e azioni sperimentali

#### Sportello S@C Servizi al cittadino

Costituisce la principale azione progettuale. Riguarda la realizzazione di un unico punto di contatto con cittadini e cittadine. Tra gli obiettivi, lo sportello vuole qualificare le modalità di gestione della relazione tra ente comunale e utenza.

Effettua cinquantaquattro ore di apertura settimanale contro le ventiquattro circa di altri uffici e sportelli; è aperto, con orario continuato, dal lunedì al giovedì dalle 8.00 alle 19.00, il venerdì dalle 8.00 alle 14.30, il sabato dalle 8.00 alle 13.30. L'orario di lavoro è stato



concordato con le rappresentanze sindacali ed è organizzato in tre tipologie di turni da trentacinque ore su cinque giorni settimanali.

S@C comprende sette sportelli polifunzionali, un Infopoint e una postazione dedicata al rilascio della carta d'identità elettronica (CIE). I servizi erogati sono: informazioni generiche di primo livello riguardanti i principali servizi comunali; consegna e ritiro di modulistica e documentazione; protocollo; gestione cassa pagamenti; certificati anagrafici e stato civile, cessione di fabbricati, certificati di iscrizione alle liste elettorali, duplicati tessere elettorali, rilascio visure catastali.

#### Infopoint

L'Infopoint, parte dello sportello S@C, è uno sportello informatizzato che rilascia informazioni gene-



Segrate.  
Il paesaggio del  
terziario avanzato

rali e consente di prenotare e ottenere alcuni servizi tra cui i certificati, la cessione di fabbricati, il rilascio di atti giudiziari, di fissare appuntamenti con settori specifici del comune. Offre un ampio e flessibile orario di apertura. Per supportare le attività dell'Infopoint è stato attivato, inoltre, un numero di facile memorizzazione (02 26902690) che facilita il contatto tra cittadini, cittadine e pubblica amministrazione, rilasciando informazioni di primo livello.

### **Pedibus**

Di notevole rilevanza è stata la realizzazione di undici linee di pedibus. L'azione è inserita nel Piano della Mobilità, quale «mezzo di trasporto pubblico soste-

nibile». Il servizio offre ai bambini e alle bambine la possibilità di andare a scuola a piedi, socializzando con compagni di scuola e accrescendo la propria autonomia. Effetto della sperimentazione è stata la riduzione del traffico veicolare nelle ore di punta.

### **Approfondimenti e contatti**

*Link:* [www.segrate.mi.it](http://www.segrate.mi.it)

*Responsabile del progetto:*

Paola Malcangio, Direttore relazioni esterne

*Ufficio tempi:*

Chiara Bonomo, Responsabile Ufficio Tempi e mobility manager d'area, tel. 02 26902387

e-mail: [ch.bonomo@comune.segrate.mi.it](mailto:ch.bonomo@comune.segrate.mi.it)



## Progetto TOM. Tempi delle famiglie, orari della scuola, mobilità sostenibile

Comune di Sesto San Giovanni



### Sesto San Giovanni

Provincia di Milano  
Popolazione: 81.032  
Maschi: 39.245  
Femmine: 41.787  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 14 luglio 2004

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:* Assessore ai tempi  
e orari della città, Monica Chitto

*Responsabile amministrativo:* Direttore  
settore cultura, sport e politiche giovanili,  
Federico Ottolenghi

*Struttura di gestione del progetto:* Ufficio  
Tempi

Ambiti di  
intervento

mobilità sostenibile  
accessibilità ai servizi scolastici  
conciliazione dei tempi

Partner e attori  
coinvolti nell'azione  
sperimentale

Comune di Sesto San Giovanni  
Istituto superiore Erasmo da Rotterdam  
Istituto comprensivo Anna Frank  
Scuole primarie Einaudi e Breda



### Il contesto di riferimento

La città è caratterizzata negli ultimi anni da importanti cambiamenti demografici e che investono il tessuto urbano. Il calo delle nascite in passato e, oggi, la presenza di numerose comunità di stranieri hanno modificato il volto e l'uso del tempo.

La storia di Sesto San Giovanni, sede delle più importanti industrie meccaniche, siderurgiche ed elettromeccaniche italiane, è coincisa con la storia della grande industria nazionale e con quella del movimento operaio. La presenza degli stabilimenti Breda, Magneti Marelli, Ercole Marelli e Falck ha reso Sesto San Giovanni la città delle fabbriche, che ha dato lavoro a più di 45.000 addetti. Accanto agli impianti industriali sono sorti negozi, chiese, circoli ricreativi, associazioni sindacali che hanno creato nel tempo uno specifico sistema di relazioni e di usi. La crisi dell'industria degli anni '80 e '90 e la conseguente transizione dalla società industriale a quella post-industriale, che qui è caso emblematico, ha determinato il passaggio da un'organiz-



Sesto San Giovanni.  
Parco archeologico Breda, carroponete. Una significativa riconversione industriale a nuova funzione di parco pubblico, accessibile sempre

zazione dei tempi e degli orari di matrice fordista, a un sistema di orari modulato sull'economia dei servizi. La città delle fabbriche è così divenuta una città prevalentemente terziaria, con un profilo articolato. Dal principio della sincronizzazione, standardizzazione, stabilità dell'orario di lavoro e omogeneità dei flussi produttivi, si è passati al principio della desincronizzazione dei regimi di orario, in cui vi è la compresenza di forme differenti di abitare, occupare il tempo e fruire lo spazio urbano della città.

### Carattere dell'esperienza

Il progetto TOM implementa la politica d'indirizzo del piano territoriale degli orari *Sesto San Giovanni accessibile e ospitale*. Obiettivo principale è l'individuazione di azioni che favoriscano la conciliazione dei tempi e degli orari delle famiglie. Il progetto è una ricerca-azione che si rivolge al mondo della scuola come luogo e punto di osservazione privilegiato delle trasformazioni della città. La scuola, infatti, struttura la vita familiare e il tempo sociale

ed è attrattore di popolazioni provenienti da territori extraurbani. La ricerca rileva il problema della qualità dei servizi pubblici, il sistema di mobilità adottato dalle famiglie, dagli studenti e dalle studentesse e le nuove domande di mobilità.

Nel progetto TOM la scuola, con la sua organizzazione oraria e collocazione territoriale, diviene un laboratorio per conoscere e rilevare i cambiamenti in atto nell'organizzazione del lavoro e nel sistema di mobilità.

### Il processo

Le politiche temporali di Sesto San Giovanni hanno avuto avvio nel 1999: il documento direttore del piano territoriale degli orari mette a sistema e rilegge con l'ottica del tempo le progettualità pregresse attivate dall'amministrazione comunale. Di rilievo è la ricerca effettuata sui tempi e gli spazi delle comunità straniere residenti a Sesto San Giovanni, in cui si dà atto della trasformazione del tessuto demografico della città.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 14 luglio 2004) è uno strumento d'indirizzo strategico articolato in progetti, che nasce in attuazione della l. 53/2000. Ha gli obiettivi di:

- migliorare la qualità della vita urbana di cittadini e cittadine che risiedono in città, vi lavorano o la utilizzano anche temporaneamente;
- promuovere pari opportunità tra generi, generazioni e genti;
- garantire equità sociale nell'uso della risorsa tempo.

Esso contiene le seguenti politiche d'indirizzo sviluppate in progetti:

- *Sesto San Giovanni facile e amica*, con i progetti sugli orari dei servizi della pubblica amministrazione, sul coordinamento degli orari della scuola e dei tempi della città;
- *Sesto San Giovanni accessibile e ospitale*, che include il progetto *A scuola da soli* e i percorsi sicuri casa-scuola.

Inoltre il Piano prevede, tra le linee d'indirizzo, lo sviluppo degli strumenti tecnico-istituzionali per la sua gestione e attuazione, con l'istituzione dell'Ufficio Tempi e della Consulta dei tempi e degli orari.

Il PTO è costituito da un sintetico documento direttore preceduto da una ricognizione della fase di sperimentazione pregressa relativa al periodo 1999-2004.

### Iniziative e azioni sperimentali

#### **TOM. Tempi della famiglia, orari della scuola, mobilità sostenibile**

Il progetto TOM vede la realizzazione di una ricerca relativa agli orari di studenti e studentesse e delle loro famiglie, con l'obiettivo di individuare



Sesto San Giovanni. Momenti di partecipazione attiva degli alunni di una scuola superiore



modalità e forme di accesso sicure e sostenibili ai plessi scolastici. Ha coinvolto 1.020 famiglie e 800 studenti e studentesse, ha permesso di raccogliere e analizzare gli stili di mobilità, il vissuto del tempo di studenti e genitori, docenti e personale scolastico. Gli strumenti utilizzati sono stati:

- questionari alle famiglie;
- diari redatti da studenti e studentesse sull'organizzazione quotidiana del tempo;
- un *open space technology* (OST), con alunni e alunne dell'Istituto superiore Erasmo da Rotterdam: un incontro di due giorni gestito con tecniche innovative, utili alla progettazione partecipata di interventi.



Sesto San Giovanni.  
Ortofoto del territorio comunale

È stata attivata una rete di soggetti del territorio, istituzionali e non, con il compito di monitorare il processo dal punto di vista istituzionale, politico e sociale. Sono stati costituiti il gruppo di lavoro e il tavolo di coprogettazione.

### **Pedibus**

La ricerca ha avviato la sperimentazione di percorsi sicuri casa-scuola attraverso l'attivazione di un pedibus a cui hanno aderito l'Istituto comprensivo Anna Frank e le scuole primarie Einaudi e Breda. È stato avviato contestualmente un laboratorio di educazione ambientale e di progettazione partecipata per la definizione dei percorsi sicuri casa-scuola.

### **Approfondimenti e contatti**

*Link:* [www.sestosg.net](http://www.sestosg.net)

*Responsabile del progetto:*

Federico Ottolenghi, Direttore settore cultura, sport e politiche giovanili  
tel. 02 36574321

e-mail: [f.ottolenghi@sestosg.net](mailto:f.ottolenghi@sestosg.net)

*Ufficio tempi:*

Eleonora Cola; tel. 02 36574343

e-mail: [e.cola@sestosg.net](mailto:e.cola@sestosg.net)



## Bergamo

Capoluogo di provincia  
 Popolazione: 115.645  
 Maschi: 54.044  
 Femmine: 61.601  
 (Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
 degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
 l'11 luglio 2006

Gestione politica  
 e amministrativa

*Responsabile politico:*  
 Assessore alle politiche della mobilità,  
 piano tempi e orari della città, pari  
 opportunità: Maddalena Cattaneo

*Responsabile amministrativo:*  
 Responsabile Divisione Spazi e tempi  
 urbani: Marina Zambianchi

*Struttura di gestione del progetto:*  
 Divisione Spazi e tempi urbani

Ambiti di  
 intervento

mobilità sostenibile  
 accessibilità ai servizi e ai luoghi della città  
 e del territorio  
 rivitalizzazione sociale e qualità urbana  
 degli spazi pubblici

Soggetti coinvolti  
 nell'azione  
 sperimentale  
 Fuori centro... le  
 periferie al centro

Comune di Bergamo  
 Rappresentanti della circoscrizione  
 Parrocchia e oratorio di quartiere  
 Centro anziani  
 Comitato e osservatorio di Redona  
 Dirigenti scolastici, Consiglio d'istituto,  
 Comitato dei genitori  
 Centro di formazione permanente  
 Biblioteca e la ludoteca  
 Associazioni culturali, giovanili e sportive  
 Associazione dei commercianti

## Fuori centro... le periferie al centro: animazione e identità di un quartiere della città

Comune di Bergamo

### Il contesto di riferimento

Le caratteristiche spazio-temporali della città di Bergamo sono interpretate a partire dalla morfologia, dalla dinamica degli insediamenti e dai ritmi d'uso del sistema urbano. La lettura in chiave temporale della città utilizza il concetto di cronotopo, inteso come «area urbana storicamente costruita dove sono insediati funzioni e servizi che attraggono popolazioni secondo orari e calendari caratteristici». Le «carte dei cronotopi» rilevano l'evoluzione degli insediamenti, la tipologia e gli orari di apertura dei servizi pubblici e di interesse collettivo, le popolazioni residenti e temporanee, i tipi di mobilità. L'analisi cronotopica del territorio, effettuata per gli ambiti di interesse dei progetti pilota del piano territoriale degli orari, individua i principali quartieri e luoghi della città in cui si intrecciano i percorsi e le pratiche delle popolazioni residenti e temporanee:

- la Città Alta, il centro storico, dove sono localizzati l'università, gli istituti scolastici secondari, i musei e i servizi culturali. La zona è abitata temporaneamente anche da *city users*, studenti/studentesse, turisti, operatori/operatrici culturali, impiegati/impiegate di enti erogatori di servizi secondo i calendari giornalieri e stagionali;
- il Sentierone e il Centro Piacentiniano (Città Bassa), in cui sono situati i principali servizi pubblici e di interesse collettivo. In prossimità dell'area si trova Porta Nuova, nodo di trasporto pubblico urbano da cui partono numerose linee di autobus;
- Redona, quartiere periferico, prevalentemente residenziale, nato nel secondo dopoguerra.

I grandi servizi attrattori circondano la Città Alta e si espandono in entrambe le direzioni Est-Ovest, disegnando sul territorio una figura di «tre quarti di luna», configurazione a corona conosciuta in Bergamo anche per gli insediamenti produttivi.

La localizzazione diffusa dei servizi configura un puzzle di luoghi attrattivi che incentivano il movimento zigzagante nel sistema urbano destinato a



Bergamo.  
L'estensione  
urbana vista da  
città alta

complicare il traffico e la competizione fra residenti e non-residenti. L'insediamento di servizi, nella Città Alta e nel Centro Piacentiniano, sta determinando una progressiva sovrapposizione della popolazione residente con abitanti temporanei: ciò provoca una sorta di competizione nell'uso dei servizi fra queste diverse popolazioni. La terza area individuata, il quartiere Redona si differenzia dagli altri due cronotopi per la sua funzione prevalentemente residenziale; originariamente un piccolo borgo, ha conosciuto una grande espansione insediativa negli anni '60. L'analisi evidenzia la carenza di spazi pubblici e servizi adeguati alla vita di relazione.

### **Carattere dell'esperienza**

L'esperienza è caratterizzata dalla scelta di sperimentare la lettura spazio-temporale del quartiere Redona, attuando, in modo integrato, gli assi stra-

tegici e gli ambiti d'intervento previsti dal Piano in un'area specifica della città.

Si tratta di azioni di riqualificazione urbana che mobilitano una pluralità di attori in processi di progettazione partecipata. I forum di quartiere che hanno visto il coinvolgimento di abitanti, rappresentanti di circoscrizione, associazioni, comitati di quartiere, parrocchie, oratori, scuole, hanno consentito di reinterpretare localmente gli indirizzi del PTO nella costruzione dei problemi, nella proposta di interventi infrastrutturali e inerenti alla viabilità, nelle modifiche di orari, secondo una logica di accessibilità e fruibilità temporale del territorio. Il tempo è la lente con cui vengono letti i problemi del quartiere e definite le soluzioni progettuali, in coerenza con l'approccio disciplinare dell'urbanistica dei tempi.

Un altro elemento che caratterizza l'esperienza di Bergamo è lo sguardo delle donne sulla città che è

all'origine del dibattito pubblico sui tempi della città. Bergamo ha avviato una riflessione politica in tale ambito sin dal 1991 per merito del Consiglio delle donne e del sindacato: negli anni 1991-2004 vi è stato un proliferare di ricerche, indagini, gruppi di riflessioni, corsi di formazione sui tempi urbani che hanno contribuito a dare rilevanza politica al problema della conciliazione dei tempi di vita e lavoro. Il Consiglio delle donne ha avviato un percorso di riflessione sul significato del tempo che ha valorizzato lo sguardo delle donne sulla città e il loro contributo nell'approfondimento del contesto e delle criticità temporali del territorio urbano bergamasco.

## Il processo

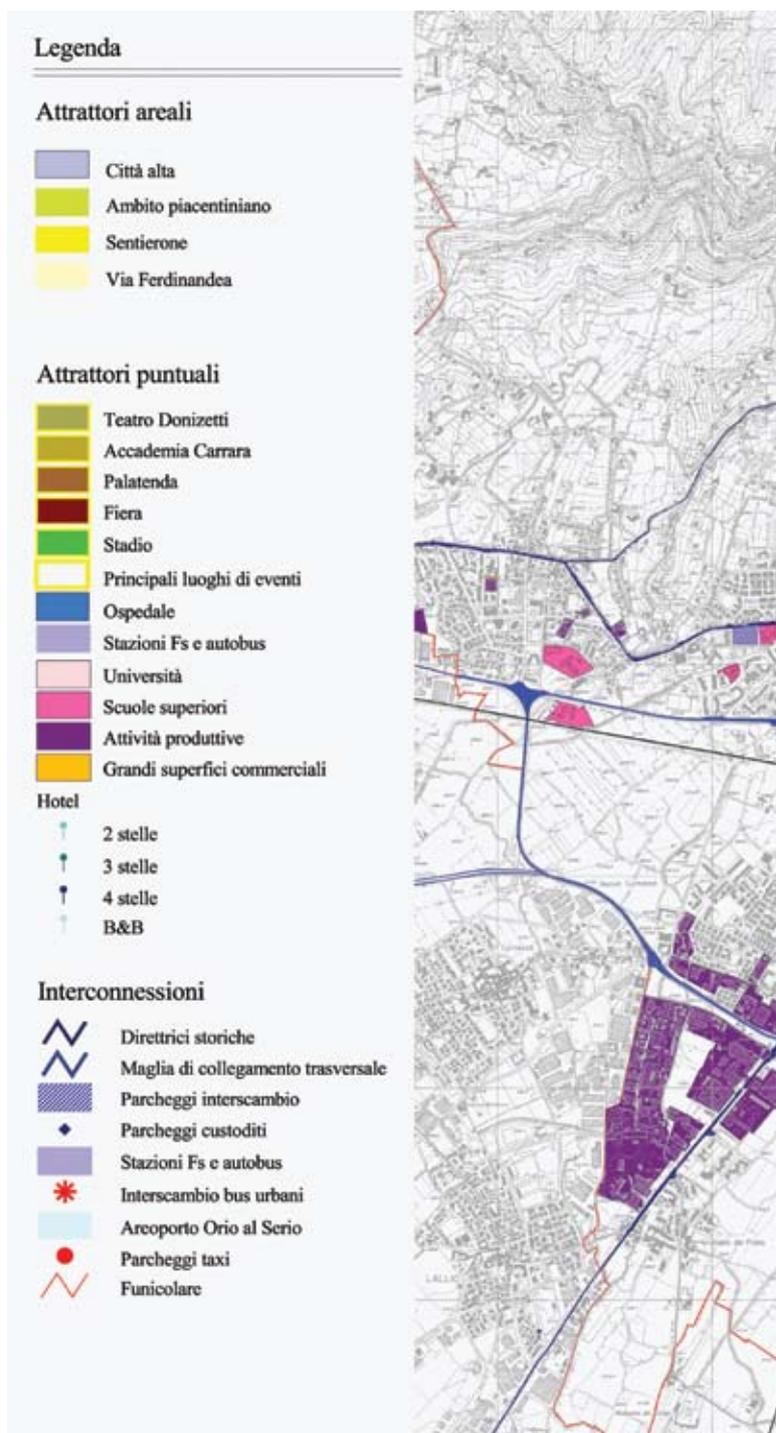
L'avvio del processo di costruzione del piano territoriale degli orari della città di Bergamo risale al 1998 quando il Consiglio delle donne, con il supporto del sindaco, ne promuove l'avvio presso l'amministrazione comunale.

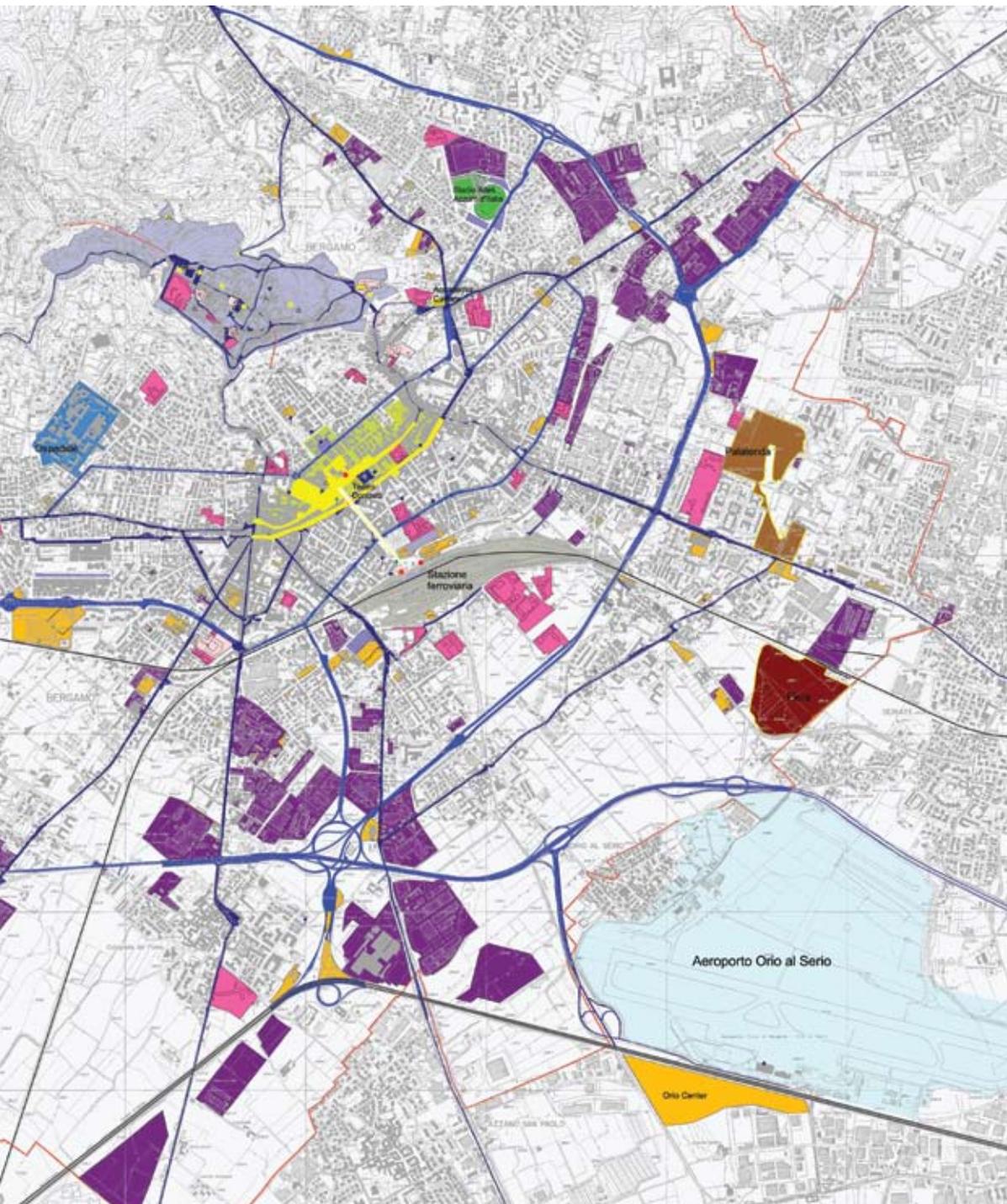
La costruzione delle politiche dei tempi è l'esito di un lungo processo che ha portato alla definizione di indirizzi, idee progettuali e azioni pilota localizzate in specifiche aree urbane. L'individuazione degli indirizzi strategici è avvenuta all'interno dell'amministrazione attraverso la costituzione di un tavolo di coprogettazione tecnica intersettoriale allargato al Consiglio delle donne.

La peculiarità del PTO si ritrova nella capacità di dare attuazione alle politiche di indirizzo attraverso la loro contestualizzazione in specifici luoghi, aree e quartieri della città: in tal modo lo sguardo generale si rivolge al particolare cogliendo le peculiarità e le complessità del territorio in cui si realizzano gli interventi.

## Il piano territoriale degli orari

La finalità generale del piano territoriale degli orari della città di Bergamo (approvato dal Consiglio comunale l'11 luglio 2006) è migliorare la qualità della





Carta degli usi della città di Bergamo da parte di popolazioni non residenti

vita dei cittadini e dei city-users, venendo incontro ai bisogni temporali espressi da uomini e donne di diverse età.

Il concetto di qualità è inteso come:

- miglioramento dell'accesso ai servizi d'interesse generale sul territorio urbano;
- attenzione alla qualità architettonica, degli arredi, e alla sicurezza degli spazi pubblici di prossimità;
- modifica del sistema degli orari e calendari al fine di promuovere pari opportunità e maggiore equità sociale nell'accesso ai beni pubblici.

Il Piano si articola nei seguenti indirizzi strategici:

- mobilità sostenibile;
- accessibilità ai servizi e ai luoghi della città e del territorio;
- rivitalizzazione sociale e qualità urbana degli spazi pubblici.

Il PTO contiene inoltre, tra gli indirizzi strategici, l'istituzione dell'Ufficio Tempi e gli strumenti di gestione del Piano.

Ciascun indirizzo propone un inquadramento generale del problema, le giustificazioni, gli argomenti, le finalità sociali e le priorità da affrontare. Seguono delle proposte progettuali coerenti con la costruzione del problema. Vengono inoltre indicati i settori del comune coinvolti e gli attori esterni interessati.

Il documento direttore del Piano, in attuazione degli indirizzi, prevede la realizzazione di tre progetti pilota nelle seguenti aree urbane: il quartiere Redona, il centro cittadino, la Città alta.

Il Piano prevede che, una volta realizzati i tre progetti pilota, l'attuazione delle proposte sperimentali e la scelta delle priorità vengano definite in un successivo «Programma pluriennale di attuazione», costruito in forma partecipata con gli attori istituzionali e i portatori di interesse, approvato dalla Giunta comunale, e coerente con il Piano Esecutivo di Gestione del Comune.

## Iniziative e azioni sperimentali

### **Fuori centro... le periferie al centro: animazione e identità di un quartiere della città**

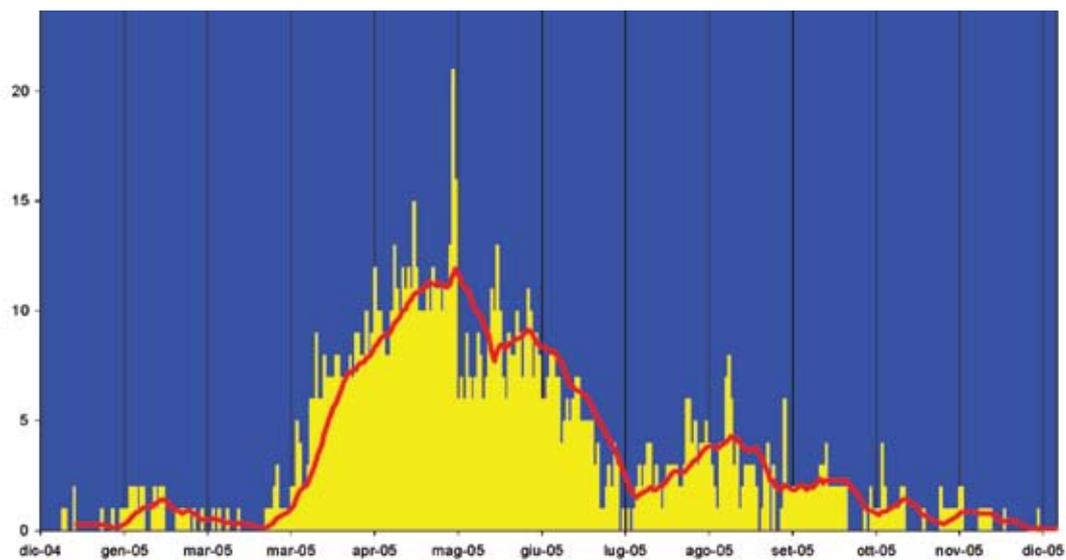
La prima azione progettuale del Piano, finanziata con il bando della Regione Lombardia, riguarda il miglioramento della vivibilità, dell'accessibilità spazio-temporale e della sicurezza degli spazi pubblici del quartiere Redona.

Gli interventi realizzati hanno l'obiettivo di abbattere le barriere spazio-temporali che ostacolano l'accesso al quartiere e ai suoi servizi scolastici. In particolare sono:

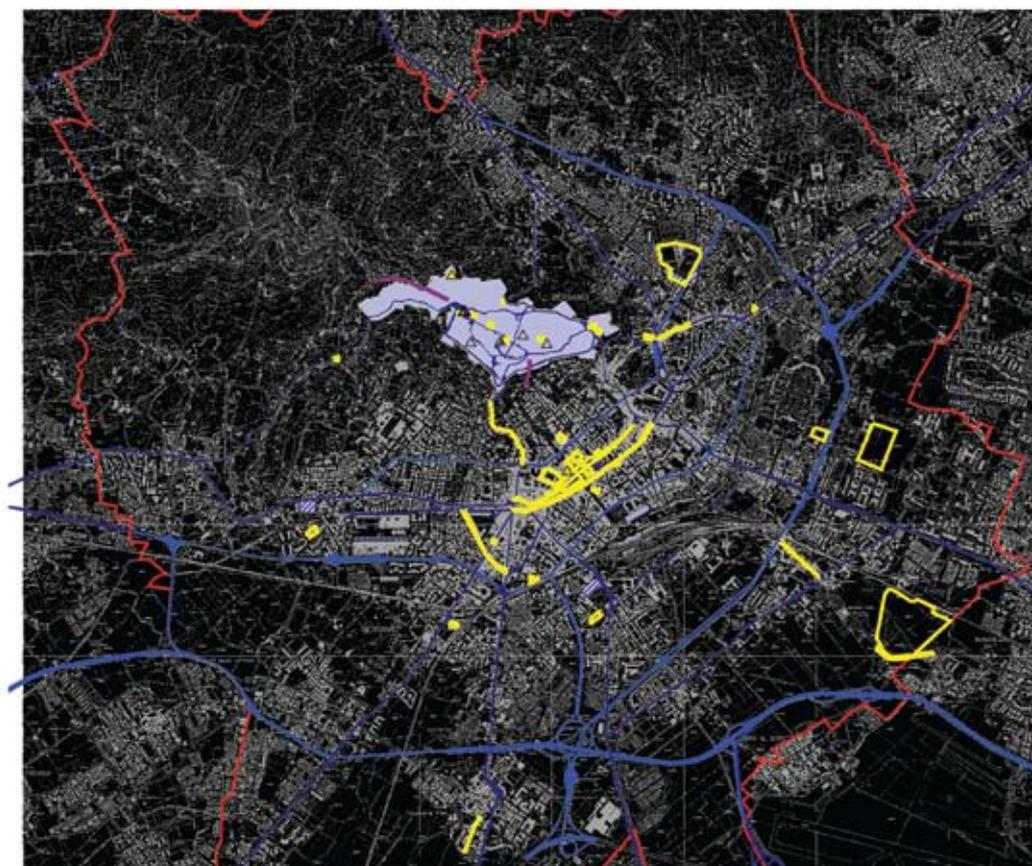
- l'ampliamento degli orari di apertura del parco Turani, area strategica per l'accesso al quartiere e ai plessi scolastici ivi situati;
- la realizzazione di una pista ciclabile che costeggia il parco Turani e di una che lo attraversa, accessibile dalle 7.00 alle 20.30 in inverno e fino alle 22.00 in estate;
- la sperimentazione di percorsi sicuri casa-scuola con l'attivazione di 5 linee di piedibus che prevedono complessivamente 15 fermate;
- l'introduzione, in prossimità delle scuole elementari del quartiere, di una zona a traffico limitato (ZTL) chiusa al traffico veicolare negli orari di ingresso e uscita dalle scuole al fine di garantire l'accesso sicuro di bambini e bambine nei plessi scolastici;
- la progettazione di uno spazio polifunzionale dedicato ai/alle giovani, nella zona del parco situata nell'area dell'ex cimitero, nell'ottica della ridestituzione d'uso degli spazi.

Gli interventi sono l'esito di un processo partecipato allargato agli abitanti. Sono stati organizzati forum di quartiere e arene di ascolto attivo di condivisione di problemi; sono state individuate proposte e suggerimenti per migliorare la qualità della vita degli abitanti di Redona.

Agli incontri hanno preso parte le principali associazioni e realtà di quartiere le quali hanno formato una



Calendario e carta dei luoghi degli eventi 2005 a Bergamo



rete dei portatori d'interesse di quartiere contribuendo alla costruzione sociale dei problemi.

## Approfondimenti e contatti

### Publicazioni:

Comune di Bergamo, *Il Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo*, 2006, cd-rom;

Comune di Bergamo, *Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo*, 2007, brochure

Link: [www.comune.bergamo.it](http://www.comune.bergamo.it);

[www.comune.bergamo.it/servizi/menu/dinamica.aspx?id=1364](http://www.comune.bergamo.it/servizi/menu/dinamica.aspx?id=1364)

### Responsabile del progetto:

Marina Zambianchi, responsabile Divisione

Spazi e tempi urbani

tel. 035 399462

e-mail: [mzambianchi@comune.bg.it](mailto:mzambianchi@comune.bg.it)

### Divisione Spazi e tempi urbani:

Francesca Gelmini

tel 035 399315

e-mail: [ufficio\\_tempi@comune.bg.it](mailto:ufficio_tempi@comune.bg.it)

[fgelmini@comune.bg.it](mailto:fgelmini@comune.bg.it)



### PARCO DI REDONA

#### Problemi

Gli orari di apertura e chiusura non coincidono con le esigenze degli utenti, soprattutto in orari extrascolastici o durante i periodi di chiusura delle scuole.

#### Soluzioni

Saranno anticipate le aperture e protratte le ore di chiusura, permettendo l'attraversamento anche delle biciclette attraverso un percorso a loro dedicato.



### VIA LEONE XIII

#### Problemi

Il traffico di attraversamento nelle ore di punta, insieme alla sosta selvaggia, rendono la via invisibile, considerata anche la presenza della scuola elementare e materna.

#### Soluzioni

Verrà introdotta la Zona a Traffico Limitato temporale che non consentirà l'attraversamento del tratto di via dopo l'incrocio con via Berlese al fine di garantire la sicurezza negli orari d'accesso dei bambini alla scuola.



### VIA LEGRENZI

#### Problemi

La presenza dell'uscita del parcheggio e del piazzale merci dell'Esselunga rendono congestionato il delicato incrocio con via Corridoni.

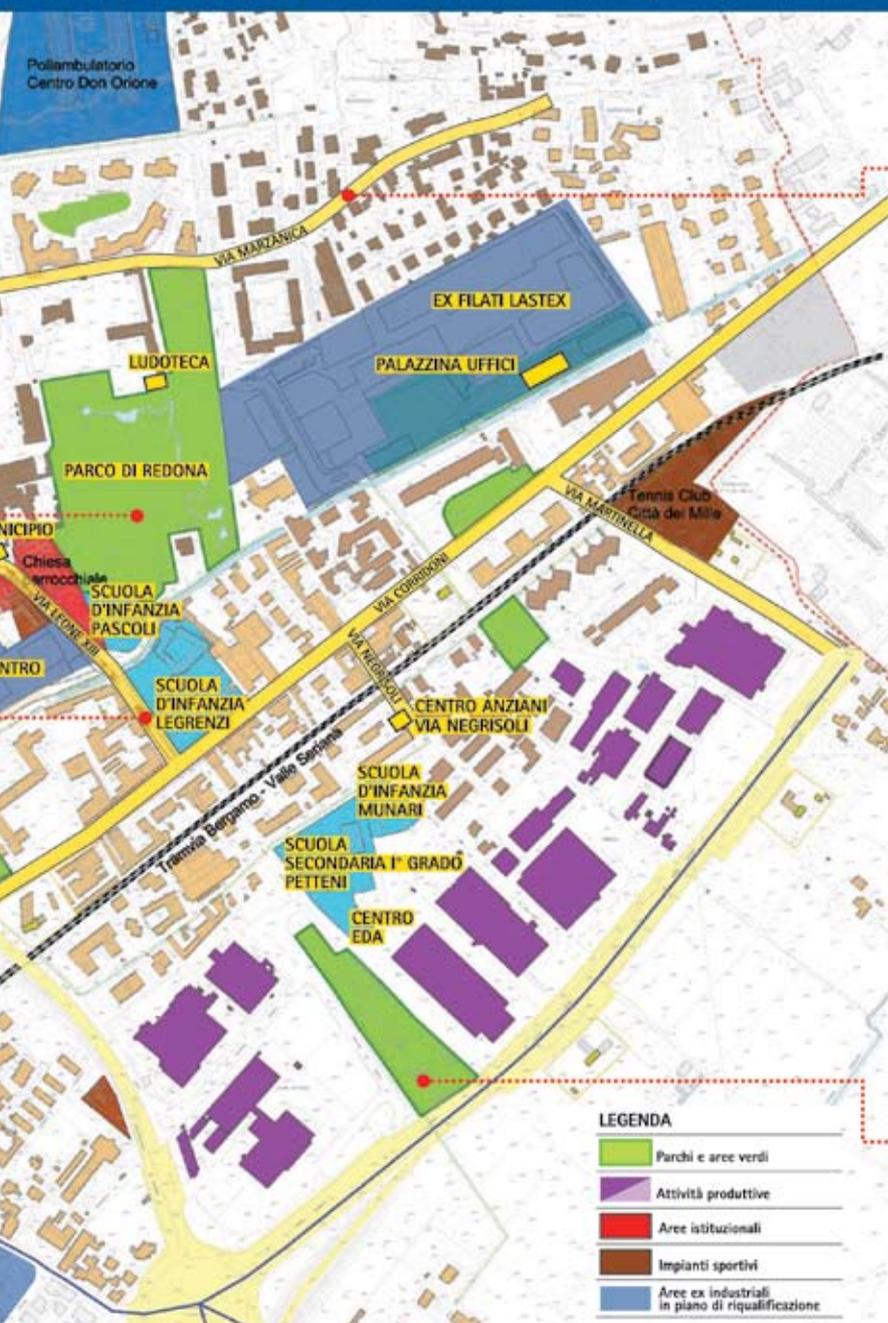
#### Soluzioni

Il coordinamento degli orari per il carico e scarico delle merci del supermercato permetterà di alleggerire la situazione in attesa di nuove misure per il riordino dell'incrocio.





# PROBLEMI E SOLUZIONI



## VIA MARZANICA

### Problemi

Scarsa sicurezza per gli spostamenti di pedoni e ciclisti a causa della mancanza di percorsi dedicati, in una zona ad elevata densità di traffico.

### Soluzioni

Attraverso la creazione della Zona 30 lungo il tratto iniziale della via verranno introdotte misure per limitare l'impatto del traffico, come le opere di moderazione delle velocità e la riqualificazione degli spazi pubblici.



## PERCORSI PROTETTI

### Problemi

In numerose vie del quartiere è insufficiente la sicurezza di pedoni e ciclisti. Non esistono percorsi dedicati, e il traffico automobilistico è eccessivamente privilegiato.

### Soluzioni

Oltre alle Zone 30 di via Marzanica e via Buratti e al percorso interno al parco di Redona, verrà realizzata una ciclovia che costeggerà il parco e proseguirà lungo la roggia Serio. Verrà inoltre dato supporto al progetto "Pirellus" dotando le fermate di cartelli appositi, fissi, in tutto simili a quelli dell'autobus.



## NUOVO PARCO

### Problemi

La sua location all'esterno del quartiere e la mancanza di attrattive lo rendono uno spazio poco godibile dalla popolazione.

### Soluzioni

Il nuovo spazio giovani di Redona verrà realizzato nel parco. Questo nuovo polo attrattivo garantirà la frequentazione e la sicurezza dell'area.

Bergamo.  
Gli interventi  
progettuali  
al quartiere  
Redona



## Tempo ai tempi delle famiglie

Comune di Brescia



### Brescia

Capoluogo di provincia  
Popolazione: 190.044  
Maschi 89.979  
Femmine: 100.065  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale degli Orari

approvato dal Consiglio comunale il 23 aprile 2007

Gestione politica e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Assessore alle politiche dei tempi, Luigi Gaffurini  
*Responsabile amministrativo:*  
capo di gabinetto, Giuseppe Ioannes  
*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi

Ambiti di intervento

coordinamento degli orari di servizi sul territorio con il sistema degli orari di lavoro  
riqualificazione degli spazi urbani

Partner e attori coinvolti nell'azione sperimentale  
Accessibilità e fruibilità dei servizi comunali

Comune di Brescia  
Organizzazioni sindacali interne  
Associazioni genitori  
Associazione nazionale Famiglie numerose  
Adiconsum-Cisl  
Adoc-Uil  
Centro Migranti  
Comitato pari opportunità  
Consulta per la vita sociale  
Federconsumatori Brescia  
Forum delle associazioni familiari  
Forum delle associazioni di promozione del turismo sociale  
Lega Consumatori Acli  
Unione Nazionale Consumatori

### Il contesto di riferimento

Brescia si trova al centro del territorio provinciale, alla confluenza di assi stradali che portano verso le valli e i laghi. Costituisce il nucleo dell'area metropolitana bresciana.

La città, negli ultimi anni, sta vivendo grandi trasformazioni demografiche e sociali che contribuiscono a creare nuovi ritmi urbani e nuove modalità d'uso del territorio. La presenza di stranieri è in forte aumento; l'esistenza di aree degradate e di abitazioni di bassa qualità consente loro di trovare soluzioni abitative in città. È al contempo in diminuzione la popolazione giovanile: le giovani coppie, alla ricerca di soluzioni abitative economicamente accessibili, tendono a uscire da Brescia, pur mantenendo in città i centri dei loro interessi. Il fenomeno contribuisce ad aumentare i flussi di mobilità zigzagante e la richiesta di servizi dedicati alle famiglie anche da parte della popolazione non residente. Come in molte città italiane, prevale un modello di mobilità incentrato sull'utilizzo del mezzo privato, causando consistenti problemi di traffico.

Al fine di studiare le possibilità d'accesso ai servizi con mezzi alternativi all'auto, sono state elaborate le "cronomappe" dei servizi, ossia delle mappe in cui sono indicate le fermate dei mezzi di trasporto pubblico, i servizi raggiungibili in cinque minuti di cammino a piedi dalle fermate, i possibili percorsi nel raggio di 300-400 metri dalle fermate stesse.

### Carattere dell'esperienza

Carattere saliente dell'esperienza di Brescia è la centralità dei processi partecipativi: ascolto e coinvolgimento attivo di cittadini e cittadine sono considerati, oltre che un metodo da applicare, un valore da promuovere. Attraverso la partecipazione, l'amministrazione comunale intende consolidare la propria immagine di città educativa, cosciente dell'importanza di promuovere coesione sociale e fiducia



Brescia.  
Il centro storico

nel vivere comunitario.

L'amministrazione comunale prende atto della complessità della realtà cittadina disegnata dalla dialettica tra una pluralità di tempi individuali, sociali e urbani, e si apre alla città stessa e ai suoi abitanti, riconoscendo il valore del coinvolgimento attivo di cittadini e cittadine e il compito della politica di far sintesi tra interessi diversi.

## Il processo

La riflessione sulle strategie programmatiche del piano territoriale degli orari si è sviluppata all'interno dell'amministrazione comunale a partire dagli stimoli raccolti durante il convegno «Cronoarmonie per la città futura». Per una settimana, sociologi, urbanisti, antropologi, filosofi ed economisti si sono confrontati sul tema "tempi della città". La dimensione metropolitana, il traffico, la famiglia, il benessere sociale sono alcuni temi affrontati con la lente del tempo. Al fine di estendere la partecipazione anche ai non

esperti, in diversi luoghi della città, negozi, scuole, librerie, sono state distribuite delle brochure con riflessioni sul tempo e dei coupon dove i cittadini/cittadine erano invitati a scrivere opinioni, suggerimenti e proposte.

I contenuti del piano territoriale degli orari, prima dell'approvazione in Consiglio comunale, sono stati illustrati e discussi con i servizi e gli enti territoriali, le associazioni di categoria, le commissioni consiliari e i consigli circoscrizionali.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 23 aprile 2007) «garantisce e salvaguarda in ogni azione la conciliazione tra tempi di cura e tempi di lavoro, fondamentale per sostenere le realtà familiari ed agevolare l'uso del tempo per fini sociali e di solidarietà».

A partire da questo principio, individua le seguenti linee strategiche:



**CRONOARMONIE  
PER LA CITTÀ FUTURA** | Brescia-10>17 novembre 2006  
**Primo Convegno  
sul Tempo e la Città**

Brescia.  
Manifesto del  
convegno

Salone conferenze - Piazza Repubblica I  
Venerdì 10 novembre 2006 ore 18  
**Il tempo e la città**  
Alla ricerca dell'armonia urbana

Salone conferenze - Piazza Repubblica I  
Lunedì 13 novembre 2006 ore 9.30  
**L'affermazione delle politiche temporali**  
Tempi della città e qualità di vita

Salone conferenze - Piazza Repubblica I  
Martedì 14 novembre 2006 ore 9.30  
**La città e il suo hinterland**  
Verso un piano degli orari intercomunale

Salone conferenze - Piazza Repubblica I  
Martedì 14 novembre 2006 ore 14.30  
**Lo spazio del traffico**  
Il tempo sprecato nella congestione urbana

Salone conferenze - Piazza Repubblica I  
Mercoledì 15 novembre 2006 ore 9.30  
**La famiglia e il benessere sociale**  
Qualità del tempo e benessere distribuito  
nelle politiche sociali partecipate

Salone conferenze - Piazza Repubblica I  
Giovedì 16 novembre 2006 ore 9.30  
**Nella città di domani**  
La dimensione temporale nella pianificazione

Spazio Giovani - Piastra Pendolina  
Giovedì 16 novembre 2006 ore 18  
**Il tempo liberato e creativo**  
Vivere nella comunità e generare soggettività

Salone conferenze - Piazza Repubblica I  
Venerdì 17 novembre 2006 ore 9.30  
**La città e chi la abita**  
La progettazione partecipata verso una migliore qualità  
degli spazi, del vivere e dell'abitare

Salone Vanvitelliano - Palazzo Loggia  
Venerdì 17 novembre 2006 ore 18  
**Il respiro della città**  
Complessità, cambiamento, responsabilità  
nel governo della città futura

Salone conferenze  
Piazza Repubblica, n.1 - Brescia  
Spazio Giovani - Piastra Pendolina  
via Ragazzi del '93, n.5 - Brescia  
Salone Vanvitelliano - Palazzo Loggia  
Piazza Loggia, n.1 - Brescia

**Cronoarmonie  
per la città  
futura**

**Brescia 10 > 17 novembre 2006  
Primo Convegno  
sul Tempo e la Città**



**Regione Lombardia**

- con il contributo di Regione Lombardia
- U.O.C. Per rapporti, Conciliazione dei Tempi, Sviluppo locale
- U.O. Relazioni regionali e nazionali
- Direzione centrale Relazioni esterne, internazionali e Comunicazione

**Progetto:** Comune di Brescia Unità di Progetto Tempi e orari,  
Marco Trentini, Antonio Mora, Chiara Lazzarini, Ines Pizzanelli,  
Nadia Bresciani - con la consulenza di: Giorgio Martini, Silvano Dall'Oss,  
Maurizio Tesi, Elvio Broli, Segretario: Michele Bonomi, Claudia Paoletti.

TEL 030 2977693 FAX ufficio@tempi@comune.brescia.it  
[www.comune.brescia.it/convegnotempo](http://www.comune.brescia.it/convegnotempo)

**BRESCIA.  
UNA CITTÀ  
CHE CRESCE.**



- *Brescia sostenibile*, è il tema della mobilità; si riconosce la necessità di individuare azioni per rendere concorrenziali e più efficaci le forme di mobilità a basso impatto ambientale;
- *Brescia accessibile*, è una città amica e accogliente, impegnata a promuovere benessere e socialità, a garantire sicurezza e convivenza civile ai suoi abitanti e a coloro che transitano sul territorio cittadino;
- *Brescia di qualità*; le trasformazioni urbanistiche in atto sono considerate l'occasione per creare un tessuto connettivo per la città e per i suoi diversi abitanti e fruitori, e contribuire al miglioramento della qualità della vita;
- *Brescia a misura delle persone e delle famiglie*, capace di incrociare e armonizzare i diari familiari con gli orari dei servizi e di lavoro;
- *Brescia partecipe e solidale*; nelle linee strategiche del PTO centrale è il concetto di partecipazione dei cittadini inteso in senso ampio come «impiego del tempo a disposizione per fini di solidarietà».

Il PTO contiene alcune azioni che individuano gli obiettivi da raggiungere, le principali misure e gli adempimenti previsti, gli attori interessati e il cronoprogramma.

## Iniziative e azioni sperimentali

### **Accessibilità e fruibilità dei servizi comunali alle famiglie nell'ottica della doppia conciliazione**

È stato avviato un processo volto al miglioramento dell'accessibilità e fruibilità dei servizi comunali dedicati alle famiglie. Si vogliono individuare risposte organizzative che migliorino la qualità dei servizi per tutti e che rispondano alle esigenze di conciliazione tra tempi di vita e di lavoro delle/dei dipendenti dell'ente.

Nel processo sono stati coinvolti più settori dell'amministrazione comunale. Sono stati inoltre organiz-

zati numerosi incontri con i principali *stakeholder* interessati al tema dell'accessibilità dei servizi e al tema della conciliazione. Il percorso intrapreso giunge a individuare le tappe future per la sperimentazione di nuove modalità organizzative dei servizi.

L'Ufficio statistica del Comune ha realizzato diverse analisi volte ad approfondire i punti di vista di assessori, dirigenti e funzionari sul tema dell'accessibilità ai servizi e della conciliazione dei tempi e a indagare le abitudini dei dipendenti e delle dipendenti comunali in merito agli spostamenti casa-lavoro, agli orari di lavoro e al tema della conciliazione dei tempi di vita e lavoro.

### **Brescia partecipe e solidale**

Sono stati avviati, nell'ambito della riqualificazione degli spazi urbani, due processi di progettazione partecipata.

Il primo riguarda l'individuazione di una nuova sede per la scuola Moretto, il secondo la definizione della destinazione futura dell'ex-cinema Eden localizzato all'interno del quartiere Carmine, interessato da interventi integrati di riqualificazione urbana e sociale.

## Approfondimenti e contatti

*Pubblicazione:*

Comune di Brescia, *Cronoarmonie per la città futura. Atti del convegno sul tempo e la città*, 2007

*Link:*

[www.comune.brescia.it](http://www.comune.brescia.it);

[http://www.comune.brescia.it/Istituzionale/AreeESettori/AreaServiziAlCittadinoEInnovazione/GiovaniSportEdInnovazione/orari\\_tempi.htm](http://www.comune.brescia.it/Istituzionale/AreeESettori/AreaServiziAlCittadinoEInnovazione/GiovaniSportEdInnovazione/orari_tempi.htm)

*Responsabile del progetto:*

Giuseppe Ioannes, capo di gabinetto

*Ufficio tempi:*

Antonio Moro, tel. 030 2978919

email: [amoro@comune.brescia.it](mailto:amoro@comune.brescia.it)



## Como in Tempo

Comune di Como



### Como

Capoluogo di provincia  
Popolazione: 83.265  
Maschi: 39.405  
Femmine: 43.860  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 19 marzo 2007

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Assessore ai tempi della città,  
Anna Veronelli

*Responsabile amministrativo:*  
Dirigente del settore politiche educative,  
pari opportunità, tempi della città,  
Franca Gualdoni

*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi

Ambiti di  
intervento

Accessibilità ai servizi

Partner e attori  
coinvolti  
nell'azione  
sperimentale  
*Mercoledì del  
cittadino*

Comune di Como  
Prefettura di Como  
Regione Lombardia  
ACLI  
ACSM SpA  
ASF Autolinee  
ASL  
INPS  
Agenzia delle entrate  
Automobile Club Como  
Azienda ospedaliera Sant'Anna  
Camera di commercio di Como  
CGIL  
CISL  
Como Servizi Urbani  
Corpo forestale dello Stato  
Distretto militare  
Enerxenia  
Ospedale Valduce  
Politecnico di Milano, Polo di Como  
Poste Italiane  
Procura della Repubblica  
Provincia di Como  
Ufficio scolastico provinciale  
UIL

### Il contesto di riferimento

Como è attraversata da una serie di trasformazioni socio-economiche e demografiche che impattano sugli stili di vita e le pratiche temporali di abitanti e *city-users*. Negli ultimi trent'anni, la città ha visto una diminuzione consistente della popolazione che ha interessato prevalentemente il centro storico.

Da un punto vista economico, il territorio ha conosciuto un processo di riconversione dal settore industriale (specie dell'industria tessile) al terziario, fenomeno che ha modificato la città e la sua struttura urbana e ha determinato un consistente afflusso di fruitori urbani non residenti. Anche il turismo rappresenta un'importante risorsa economica: le attrattive paesaggistiche del lago richiamano ogni anno, nel periodo estivo, un alto numero di visitatori.

L'offerta lavorativa, formativa, educativa e del tempo libero della città determina elevati flussi giornalieri in entrata, soprattutto dai comuni limitrofi, e in uscita verso varie destinazioni. Entrambi i flussi creano problemi di mobilità e congestione del traffico. Al tradizionale pendolarismo lavorativo in entrata e uscita, si sovrappongono flussi segmentati e pluridirezionali di popolazioni che gravitano, attraversano ed entrano in città. La vita dei residenti segue sempre meno ritmi uniformi: convivono stili di vita diversi tra loro e nascono bisogni temporali differenti.

Questo pone il problema di un sistema di servizi contemporaneamente adeguato alla domanda di cittadini e cittadine e delle popolazioni temporanee. Criticità a cui l'amministrazione comunale ha voluto dare risposta sono:

- la congestione nell'area del territorio che concentra la maggior parte dei servizi pubblici e di pubblico interesse;
- le difficoltà di accesso e fruizione di servizi (luoghi e tempi) rispetto ai ritmi di vita delle popolazioni urbane;



Como.  
Il centro storico  
visto dal lago

- la frammentazione organizzativa dell'ente comunale e la dispersione geografica dei punti di accesso ai servizi.

### Carattere dell'esperienza

Il tema dell'accessibilità ai servizi accomuna le principali iniziative sperimentali del piano territoriale degli orari a Como: una coerenza di contenuto che ha coinvolto l'aspetto processuale e gestionale delle azioni. L'accessibilità ai servizi ha visto, oltre all'azione sul coordinamento degli orari degli uffici pubblici (*Mercoledì del cittadino*) anche un intervento sul decentramento (*Sportello fuori luogo e fuori orario*).

Caratteristica di rilievo dell'azione è stato l'esito positivo dei tavoli di coprogettazione, con un largo numero di attori, per la sperimentazione della Giornata del cittadino che ha coinvolto i principali enti erogatori di servizi pubblici.

### Il processo

Il processo di costruzione delle politiche temporali e delle sperimentazioni si è avvalso di indagini inerenti la fruibilità spazio-temporale dei servizi comunali e di pubblico interesse, privilegiando l'analisi dell'organizzazione erogatrice in termini di vincoli e risorse. Le analisi ricostruiscono i bisogni e le criticità temporali degli utenti e degli operatori dei servizi comunali e pubblici. Nello specifico hanno riguardato:

- l'offerta dei servizi comunali in termini di contenuto e canali di erogazione;
- le modalità di accesso e fruizione dei servizi comunali e di pubblico interesse da parte dell'utenza, con un'indagine che ha coinvolto gli enti aderenti alla Giornata del cittadino;
- i bisogni temporali dei/delle dipendenti comunali.

Aspetto rilevante del processo è il cambiamento organizzativo indotto dalla sperimentazione sull'armonizzazione degli orari. Efficace è stata la modalità di lavoro intersettoriale che ha visto la costituzione di





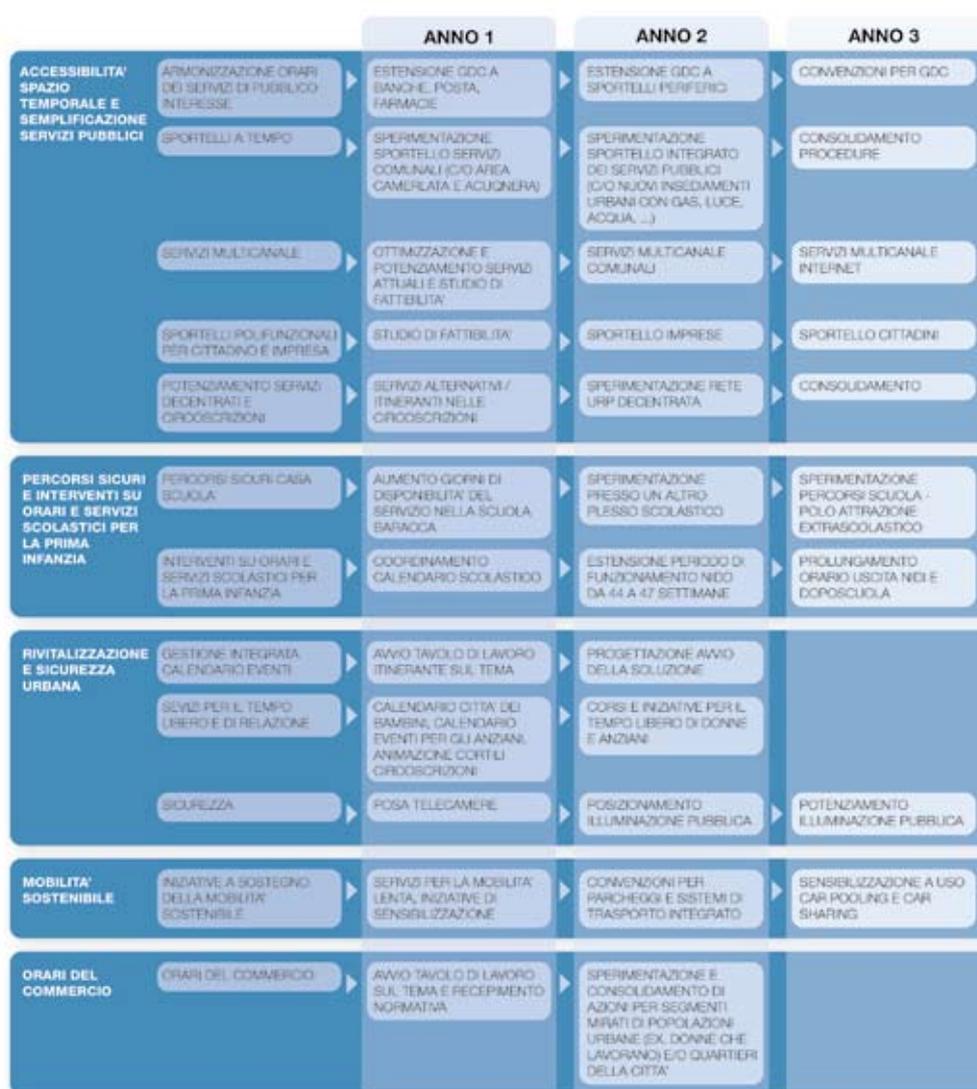
# MERCOLEDÌ DEL CITTADINO

## UFFICI APERTI DALLE 8:30 ALLE 15:30

### NON CONTINUATO



Como.  
Gli enti che  
effettuano la  
Giornata del  
cittadino



Como.  
Piano territoriale degli orari.  
I progetti attuativi 2007-2009

tavoli interni all'ente comunale, a cui hanno partecipato dirigenti e funzionari di tutti i settori, rilevando criticità organizzative della struttura comunale al fine di una migliore riuscita del Mercoledì del cittadino. Le azioni sperimentali hanno consentito il passaggio alle politiche strategiche del piano territoriale degli orari, ampliando gli ambiti di intervento alla mobilità sostenibile, alla rivitalizzazione urbana e alla conciliazione tra tempi di vita e orari di lavoro.

Il processo è stato sostenuto da informazioni sui profili d'utenza dei servizi comunali e di pubblico interesse, sui percorsi di mobilità di utilizzatori e utilizzatrici e sulla soddisfazione degli utenti.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 19 marzo 2007) è costituito da un documento unico a cui sono state allegare le evi-



denze emerse dalle indagini d'accompagnamento alle azioni pilota.

Il PTO distingue tre assi d'intervento:

- la conciliazione tra tempi di vita e orari di lavoro intesa come servizi alla famiglia e alla prima infanzia;
- l'accessibilità e fruibilità dei servizi pubblici e di interesse pubblico sviluppato in due filoni, innovazione tecnologica e decentramento;
- il coordinamento e l'armonizzazione degli orari.

Il PTO individua cinque linee d'azione, concepite come "cantieri di lavoro" includenti più assi strategici e/o ambiti di intervento. Esse sono denominate:

- *Como città facile;*
- *Como città scorrevole;*
- *Como città competitiva;*
- *Como città vivibile;*
- *Como città attraente.*

Ciascuna politica è articolata in progetti di cui si descrivono le esigenze e le criticità a cui dare risposta, gli obiettivi, le misure previste per raggiungerli, il partenariato da attivare, il cronoprogramma.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Il Mercoledì del cittadino

La principale sperimentazione è stata il Mercoledì del cittadino, giorno di apertura di uffici e sportelli con orario continuato, dalle 8.30 alle 15.30. Vi partecipano 29 enti, riuniti in un tavolo di concertazione. Nel corso della sperimentazione è stato monitorato il gradimento dell'offerta oraria di uffici e sportelli di ciascun ente. La restituzione dei risultati di *customer satisfaction* ha permesso di condividere e rettificare i problemi organizzativi dei partner coinvolti.

Punto di forza e successo della costruzione dell'azio-

ne è stato il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali (Cgil, Cisl, Uil) che hanno svolto un ruolo di mediazione tra Comune ed enti erogatori di servizi di pubblico interesse.

Le finalità perseguite dal Mercoledì del cittadino sono:

- armonizzazione e coordinamento degli orari dei servizi pubblici e di pubblico interesse;
- apertura di nuove finestre temporali in orari non-standard;
- decentramento delle strutture di erogazione dei servizi;
- semplificazione dei processi di erogazione e riorganizzazione dei punti di interfaccia con gli utenti dei servizi.

Il buon esito del monitoraggio ha reso permanente l'azione, entrata a regime a luglio 2007 mediante la sottoscrizione del *Protocollo per l'istituzione definitiva della Giornata del cittadino*, che resta aperto all'adesione di altri enti e istituzioni.

### Sportello fuori luogo e fuori orario

Ha riguardato l'accessibilità ad alcuni servizi comunali presso una sede decentrata. Nello specifico è stato realizzato uno sportello "fuori luogo" e "fuori orario" presso un centro commerciale, durante la giornata di sabato. La sperimentazione è durata circa tre mesi (gennaio-marzo 2007).

### Approfondimenti e contatti

*Link:* [www.comune.como.it](http://www.comune.como.it)

*Responsabile del progetto:*

Franca Gualdoni, Dirigente settore politiche educative, pari opportunità, tempi della città;  
tel. 031 252628

e-mail: [gualdoni.franca@comune.como.it](mailto:gualdoni.franca@comune.como.it)

*Ufficio Tempi:*

tel. 031 252637

e-mail: [ufficiotempi@comune.como.it](mailto:ufficiotempi@comune.como.it)



## Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile

Comune di Cremona



### Cremona

Capoluogo di provincia  
Popolazione: 70.883  
Maschi: 33.275  
Femmine: 37.608  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 29 aprile 1999

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Assessore ai tempi e orari della città,  
Caterina Ruggeri

**Responsabile amministrativo:**  
Settore personale, sviluppo organizzativo,  
comunicazione e politiche giovanili,  
Maurilio Segalini

**Struttura di gestione del progetto:**  
Ufficio Tempi

**Comitato di Pilotaggio:**  
assessori, dirigenti e consulenti del  
Comune

Ambiti di  
intervento

mobilità sostenibile  
accessibilità ai servizi  
conciliazione dei tempi

Partner e attori  
coinvolti nel  
progetto BIC

Comune di Cremona  
Scuole e dirigenti scolastici  
Azienda di trasporto pubblico locale  
Azienda elettrica municipalizzata  
Arpa  
Asl Osservatorio Epidemiologico  
Prefettura di Cremona  
Pubbliche Amministrazioni cittadine  
Ascom  
Confesercenti  
Fiab  
Provincia di Cremona, Servizio trasporti e  
Ufficio piste ciclabili

### Il contesto di riferimento

Il piano territoriale degli orari approvato nel 1999 definisce Cremona una città “duomocentrica”, poiché il duomo è percepito come il fulcro cittadino, attorno al quale la morfologia urbana si struttura per isole, quartieri costruiti storicamente e caratterizzati da un forte senso di appartenenza degli abitanti, da una storia locale peculiare e da un patrimonio architettonico e artistico spesso monumentale. Le isole costituiscono la geografia dei luoghi vissuti, nelle quali la comunità locale si riconosce e abita nel quotidiano.

Caratteristica della città è il turismo culturale. Componente in crescita dell’economia cittadina, il turismo e l’attrattiva internazionale delle manifestazioni culturali inducono la presenza temporanea di popolazioni che provengono dalle regioni europee e da altri paesi. L’accoglienza della città verso gli ospiti temporaneamente presenti, provenienti dal sistema urbano nel territorio di prossimità e dai circuiti internazionali, non è solo un fattore economico teso a incentivare i flussi e l’economia indotta, ma è espressione della ricerca di una nuova civiltà urbana. Gli spazi pubblici giocano inoltre un ruolo nel trasformare il tempo liberato dal lavoro, che riguarda un numero sempre maggiore di cittadini, in tempo scelto. La mobilità di cittadini e cittadine, lavoratori e operatori del commercio del centro storico è caratterizzata dai numerosi spostamenti in città e dalla asimmetria propria dell’abitare multiscala odierno.

Il progetto vuole fornire ai lavoratori del centro storico diversi mezzi di trasporto, alternativi all’uso dell’automobile privata e dell’autobus di linea, e dare risposta a una domanda flessibile di mobilità emergente, non necessariamente sistematica e per la quale anche il mezzo personale (auto e moto) può dimostrarsi non conveniente in termini di denaro e di tempo.



Cremona.  
*Bimbibici*  
all'ombra  
del Duomo,  
28 maggio 2006

### Carattere dell'esperienza

Cremona è una delle città che vanta un'esperienza pregressa importante in materia di politiche dei tempi urbani.

Il progetto *Benessere in città BiC* dà attuazione a un piano territoriale degli orari avviato già nel 1999. Il progetto è caratterizzato dall'integrazione di più interventi. Gli obiettivi progettuali sono perseguiti tramite diverse iniziative in diversi ambiti: dalla flessibilità lavorativa alla mobilità sostenibile, declinata in percorsi pedonali, promozione della bicicletta e trasporto pubblico a chiamata.

Il progetto è stato occasione per estendere iniziative sperimentali già in corso, che sono state sostenute da numerose e approfondite ricerche e indagini. Importante è stata anche l'attività di valutazione: occasione per integrare scientificità nella valutazione (monitoraggio ARPA), ottica di genere e processi partecipativi (*focus group*, laboratorio progettuale).

### Il processo

Il processo di costruzione delle politiche temporali e dei progetti è a Cremona il frutto di una competenza inerente alle politiche dei tempi urbani radicata nell'organizzazione comunale.

Nella gestione dei processi di coprogettazione, che definiscono e attuano i progetti e le politiche, svolge un ruolo fondamentale l'Ufficio tempi, che «lavora su problemi piuttosto che su competenze, intervenendo sia sull'organizzazione oraria che su aspetti spazio-temporali».

L'avvio del processo di costruzione delle politiche risale al 1997. Essenziali sono stati i passaggi istituzionali che hanno realizzato la progettazione del documento di Piano, che ha visto una fase d'ascolto di attori territoriali e testimoni privilegiati.

Il Piano ha fornito un insieme di orientamenti e progetti che dialogano con altre progettazioni. La



sua attuazione si basa sulla collaborazione tra enti pubblici, associazioni, sindacati, cittadini, imprese e privati.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 29 aprile 1999) individua due politiche strategiche:

- Mobilità lenta e veloce in reti di quartieri e percorsi per cittadini e ospiti,
- Aprire la città ai giovani, un'occasione per domani.

Ha per obiettivi:

- le pari opportunità e la conciliazione tra vita e lavoro in ambiente urbano;



Cremona.  
Dépliant  
dell'iniziativa  
che coinvolge  
le periferie  
cittadine

- la rivitalizzazione del centro storico e l'uso collettivo dello spazio pubblico;
- l'efficienza nella pubblica amministrazione con orari certi di sportelli e uffici;
- una maggiore fruizione del patrimonio culturale;
- l'accessibilità ai servizi territoriali per le popolazioni temporanee presenti in città per motivi turistici e di lavoro, verso una città ospitale per la mobilità di scala vasta.

Il Piano è concepito come strumento per comprendere e progettare modi vivibili della città e dei suoi servizi. In un decennio ha sviluppato i seguenti progetti:

- Tempi della scuola, mobilità sostenibile e qualità degli spazi pubblici (la cittadella degli studi di via

- Palestro; il polo scolastico di via Seminario; via XI febbraio, una strada del centro storico);
- Armonizzare gli orari dei servizi cittadini (Mercoledì del cittadino; nuovi orari di apertura e di lavoro);
- Mobility management;
- Orari del commercio;
- Turismo e cultura;
- SpazioComune;
- Studiobus.

## Iniziative e azioni sperimentali

*BiC* è un progetto integrato che ha visto l'attivazione contemporanea di diverse iniziative, inerenti a tre ambiti:

- i tempi delle madri, dei figli, della scuola;
- la mobilità dei lavoratori dei servizi pubblici e della



- rete commerciale del centro storico;
- la flessibilità degli orari negli uffici pubblici.

Ha come obiettivi:

- garantire la sicurezza degli ingressi ai plessi scolastici in fasce orarie specifiche;
- individuare, promuovere e sperimentare forme di mobilità urbana sostenibile;
- rendere più flessibili e adattivi gli orari di lavoro e gli orari di erogazione di servizi.

Il progetto nasce dalla rilevazione di alcune criticità, tra cui la congestione del traffico nelle fasce orarie di uscita e ingresso da scuola, con conseguenze anche in termini di sicurezza; la scarsa autonomia

nella mobilità di bambini e bambine; la rigidità del servizio di trasporto pubblico locale; il traffico veicolare in città. Tiene conto inoltre della rigidità negli orari di lavoro e dei problemi di conciliazione dei tempi delle donne.

Sono designati come destinatari diretti delle azioni progettuali: madri e padri, parenti, insegnanti (in prevalenza donne), bambini e bambine, dipendenti di enti pubblici, operatori e imprenditori del commercio.

#### Laboratori e percorsi pedonali casa-scuola

L'azione consiste nell'ampliamento tematico dell'esperienza pregressa *io cammino alla grande*, con l'inserimento di laboratori tematici sulla mobilità autonoma di bambini e bambine. Vi hanno preso parte non solo alunni e insegnanti ma anche i genitori (e alcuni tecnici comunali). Ha come obiettivo principale la promozione della mobilità autonoma nelle scuole primarie, mediante percorsi di consapevolezza e conoscenza del territorio cittadino e l'utilizzo di linee di piedibus.

Nelle sperimentazioni sono coinvolte due scuole (Manzoni e Boschetto), con attività svoltesi sia in classe che all'aperto, mentre un'indagine su mobilità, tempi e salute ha coinvolto tutte le scuole elementari cittadine (800 bambini e i loro genitori). Sono stati contestualmente attuati interventi strutturali (marciapiedi, protezioni per pedoni, segnaletica e parcheggi) nei pressi delle scuole coinvolte per renderne più sicuro l'accesso, soprattutto per i bambini e le bambine che giungevano a scuola utilizzando le numerose linee di piedibus attivate.

#### Promozione dell'uso della bicicletta

Ulteriore intervento è stato la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto vantaggioso per la mobilità urbana e come strategia alternativa all'auto privata. L'intervento consiste in:



## Orari di lavoro flessibili sull'anno in Comune a Cremona



Cremona.  
Orario di lavoro  
multiperiodale per  
i dipendenti del  
Comune

- installazione di 400 nuovi posti bicicletta in luoghi ad alta frequentazione quotidiana;
- organizzazione di giornate di sensibilizzazione con le scuole e in giornate festive per tutta la cittadinanza, con il coinvolgimento di associazioni locali e nazionali;
- miglioramento e l'ampliamento della rete delle piste ciclabili.

Dallo studio dei tempi e della mobilità sul comportamento dei bambini delle scuole elementari emerge che al mattino tra i mezzi utilizzati per andare a scuola la bicicletta arriva a quasi il 20% di preferenze. Tra i comportamenti di lavoratrici e lavoratori del centro di Cremona, emerge che l'utilizzo della bicicletta per lo spostamento casa-lavoro varia tra

l'inverno e l'estate dove arriva al 30% (Ufficio tempi, Comune di Cremona, 2006).

### Prenotabus

Uno degli obiettivi del trasporto pubblico a chiamata è facilitare la mobilità dei lavoratori e delle lavoratrici delle pubbliche amministrazioni e della rete commerciale del centro storico.

Con il progetto BiC la sperimentazione è stata estesa sul territorio cittadino in sei quartieri (Boschetto, Sant'Ambrogio, Migliaro, Borgo Loreto, San Bernardo, Centro Storico). Gli orari del prenotabus sono stati estesi dalle 7.00 alle 20.00 tutti i giorni feriali, ampliando così la fascia oraria di fruizione. Il servizio

è effettuato da due minibus.

Tale servizio a chiamata viene attivato dalla cliente tramite una prenotazione telefonica alla centrale operativa che comunica al cliente gli orari di partenza e arrivo. Il servizio è svolto in funzione delle richieste pervenute. Il costo è quello del servizio pubblico tradizionale e l'iscrizione al servizio è gratuita.

L'estensione del servizio alla gran parte del territorio comunale è avvenuta a seguito di un'indagine sulla mobilità dei lavoratori del centro storico e ha richiesto un adeguamento informatico del sistema operativo di gestione.

Il monitoraggio sull'andamento del servizio nei primi mesi di sperimentazione ha evidenziato un incremento nell'uso del *Prenotabus*: gli utenti da marzo a maggio 2007 sono quasi raddoppiati.

### Orario di lavoro multiperiodale

Al fine di realizzare una migliore rispondenza dell'attività produttiva del Comune con la domanda di servizi da parte dell'utenza, a partire dall'anno 2007 è stata concordata una diversa articolazione multiperiodale dell'orario di lavoro contrattuale, riferita a categorie di personale dipendente a tempo pieno e in regime di orario spezzato. In base a tale articolazione, l'orario contrattuale ordinario viene realizzato come media plurisettimanale in un periodo non superiore a dodici mesi secondo differenti modalità.

I dipendenti possono articolare i loro orari settimanali in modo tale da garantire 33 ore settimanali medie mensili nel periodo estivo e 37 ore settimanali medie mensili nel restante periodo. In estate, quando il clima è afoso e le scuole sono chiuse, i genitori possono così trascorrere più tempo con i loro figli e avere più tempo per sé; mentre durante il resto dell'anno riescono a rispondere a maggiori impegni lavorativi.

L'esperienza innovativa consente così sia di assi-

**DA 2 APRILE 2007**

**DA PRENOTABUS A LAVORABUS**

**PER ANDARE AL LAVORO TU CHIAMI LUI RISPONDE**

**UN AUTOBUS PER TE QUANDO VUOI DOVE VUOI QUANTE VOLTE VUOI**

**RIDUCI LO STRESS SPENDI MENO E IN FINI... LA TUA SALUTE**

**LAVORABUS**

**TI REGISTRI ...**

- TELEFONA al numero verde 800 190 520 (dal lunedì al sabato dalle 7.00 alle 19.00)
- INDICA il tuo nome e il tuo numero di telefono la prima volta che chiami l'operatore

**PRENOTI ...**

- TELEFONA al numero verde 800 190 520
- INDICA all'operatore nome, codice cliente, giorno, fermata, ora di partenza e di arrivo
- CHIAMA dal lunedì al sabato dalle 7.00 alle 19.00 almeno un'ora prima del viaggio

**E VAI ...**

QUANDO DECIDI TU. LAVORABUS passa a prenderti e ti porta a destinazione

*in cambi idea arriva un'ora prima dall'appuntamento*

**BIGILLETTO 1€** | **ABBONAMENTI 2€** | **COMPLESSIVO 24,50€** | **TRINQUANTALI 51€**

**dalle 7.00 alle 20.00 dal lunedì al sabato al lavoro con te !!**

\*Il bambino fino a 12 anni accompagnato da un adulto in possesso dell'abbonamento, viaggia GRATIS. Valgono tutti i titoli di viaggio della rete urbana di Cremona. Gli ABBONAMENTI valgono per essere sfruttati su tutta la rete urbana di Cremona. L'abbonamento è attivo dalle 7.00 alle 20.00 nei giorni feriali dal lunedì al sabato. Le PRENOTAZIONI chiudono un'ora prima; per il lunedì mattina devono essere fatte entro le 19.00 del sabato precedente.

Per informazioni: NIM SPA numero verde 800 190 520 via Postrana 102 - Cremona, dal lunedì al sabato dalle 7.00 alle 19.00

UFFICIO RELAZIONI CON IL PUBBLICO DEL COMUNE DI CREMONA: TEL. 0372/201201, Piazza del Comune 9 - Cremona, dal lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 15.30, mercoledì dalle 8.30 alle 14.30, orario continuato, sabato dalle 9 alle 11.30. [www.comune.cremona.it](http://www.comune.cremona.it)

curare un miglior rapporto tra tempi di vita e di lavoro dei dipendenti, sia di lasciare inalterati i livelli di qualità dei servizi offerti dall'ente.

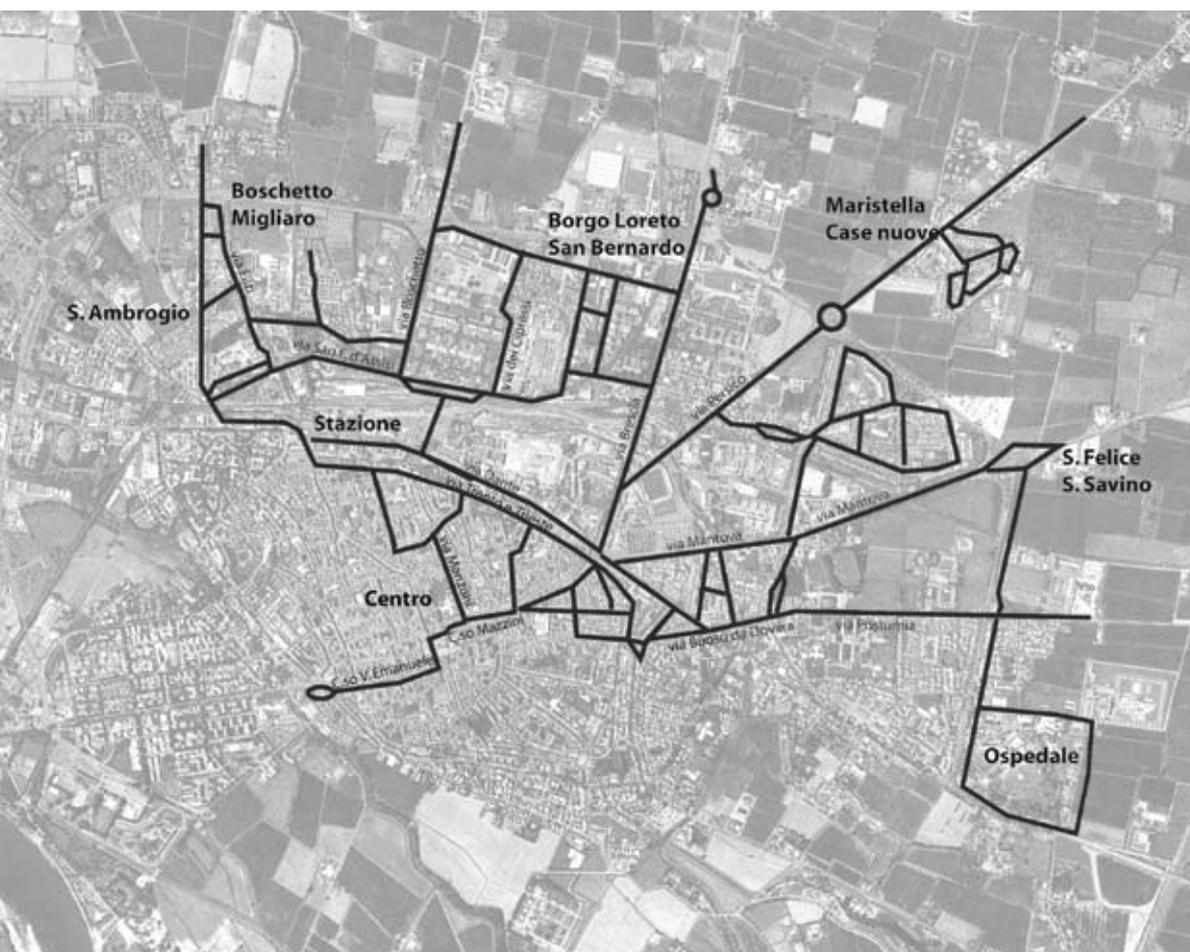
### Approfondimenti e contatti

*Pubblicazioni:*

Comune di Cremona, *Piano Territoriale degli Orari della città di Cremona*, 1999;

M. Mareggi (a cura di), *Cambiare i tempi di Cremona per stare bene in città*, 2007;

Comune di Cremona, *BiC. Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile*,



Cremona.  
La rete del  
trasporto pubblico  
a chiamata  
e la cartolina  
informativa per  
i lavoratori

opuscolo informativo sul progetto.

*Link:* [www.comune.cremona.it](http://www.comune.cremona.it)

*Responsabile del progetto:*

Maurilio Segalini, Settore personale, sviluppo  
organizzativo, comunicazione e politiche giovanili,  
tel. 0372 407266

e-mail: [direttore.personale@comune.cremona.it](mailto:direttore.personale@comune.cremona.it)

*Ufficio tempi:*

Valerio Demaldè

tel. 0372 407266

e-mail: [tempi.citta@comune.cremona.it](mailto:tempi.citta@comune.cremona.it)



## Lodi città universitaria

Comune di Lodi



### Lodi

Capoluogo di provincia  
Popolazione: 42.737  
Maschi: 20.189  
Femmine: 22.548  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 15 maggio 2007

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Assessore alle politiche temporali urbane  
(istituito nel 2004): Giuliana Cominetti

**Responsabile amministrativo:**  
Direttore generale del Comune:  
Giuseppe Demuro

**Struttura di gestione del progetto:**  
Ufficio Tempi, in capo al settore  
Amministrazione generale,  
organizzazione e metodo

**Organi di orientamento strategico:**  
Comitato di Pilotaggio  
(organo politico-amministrativo)

Ambiti di  
intervento

mobilità sostenibile  
rivitalizzazione urbana  
accessibilità ai servizi

Attori coinvolti  
nell'azione  
sperimentale  
*Lodi città  
universitaria*

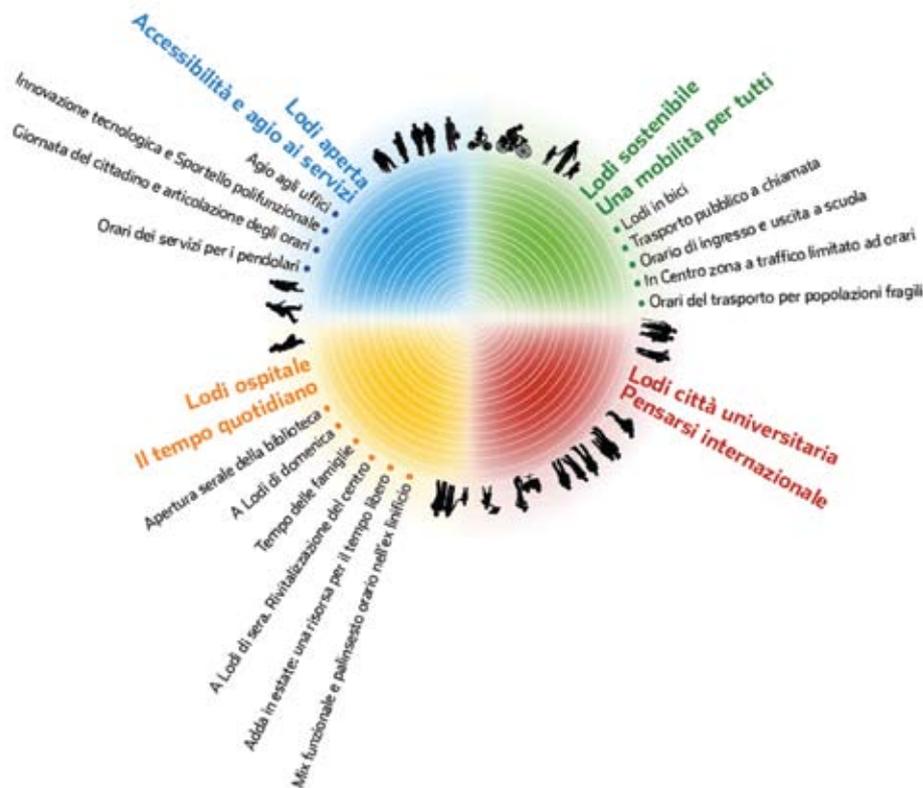
Comune di Lodi  
Regione Lombardia  
Università degli Studi di Milano  
Parco Tecnologico Padano  
Azienda di Trasporto Pubblico  
Locale Line spa  
Camera di Commercio di Lodi  
Provincia di Lodi  
Unione Artigiani di Lodi e Provincia  
Rappresentanti dei taxisti di Lodi  
Ufficio Scolastico Provinciale

### Il contesto di riferimento

La città di Lodi è polo ordinatore della pianura lombarda, un territorio prevalentemente pianeggiante a bassa densità insediativa. Le principali infrastrutture della mobilità sono collocate sulla direttrice nord-ovest/sud-est segnata dal tracciato storico della Via Emilia, che anticamente attraversava il centro storico e oggi coincide con la tangenziale sud.

Lodi beneficia della prossimità fisica di città quali Milano, Brescia, Pavia e del sistema delle città collocate sulla Via Emilia. La facilità di connessione alle reti della mobilità su differenti scale consente a Lodi di acquisire i caratteri di un importante centro urbano, preservando al contempo i tratti significativi del paesaggio rurale quali la lentezza, la quiete, la prossimità fisica di beni e servizi. Carattere peculiare del lodigiano sono le 1.664 attività agricole, dotate di un patrimonio zootecnico, e le circa 200 attività industriali della filiera agro-alimentare. Si tratta di un'agricoltura tecnologicamente tra le più avanzate e competitive in Europa. Il carattere agricolo è il perno delle strategie di sviluppo del territorio. Da dieci anni a Lodi si stanno insediando il Polo Universitario, con la Facoltà di Medicina veterinaria dell'Università Statale di Milano e il Parco tecnologico padano (PTP) dove si concentrano attività di ricerca e imprese, in particolare il Centro ricerche studi agroalimentari, alcuni laboratori della Facoltà di agraria, l'Istituto di Biologia e Biotecnologia agraria del CNR e l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale.

La presenza dell'insediamento universitario ha indotto il Comune di Lodi, soggetto promotore delle politiche temporali, ad affrontare la questione della sua integrazione e del raccordo con il tessuto storico e sociale cittadino: la sua collocazione in una zona periferica è percepita dagli abitanti come "esterna" ed "estranea" alla città storica, anche a causa della presenza della tangenziale che separa i

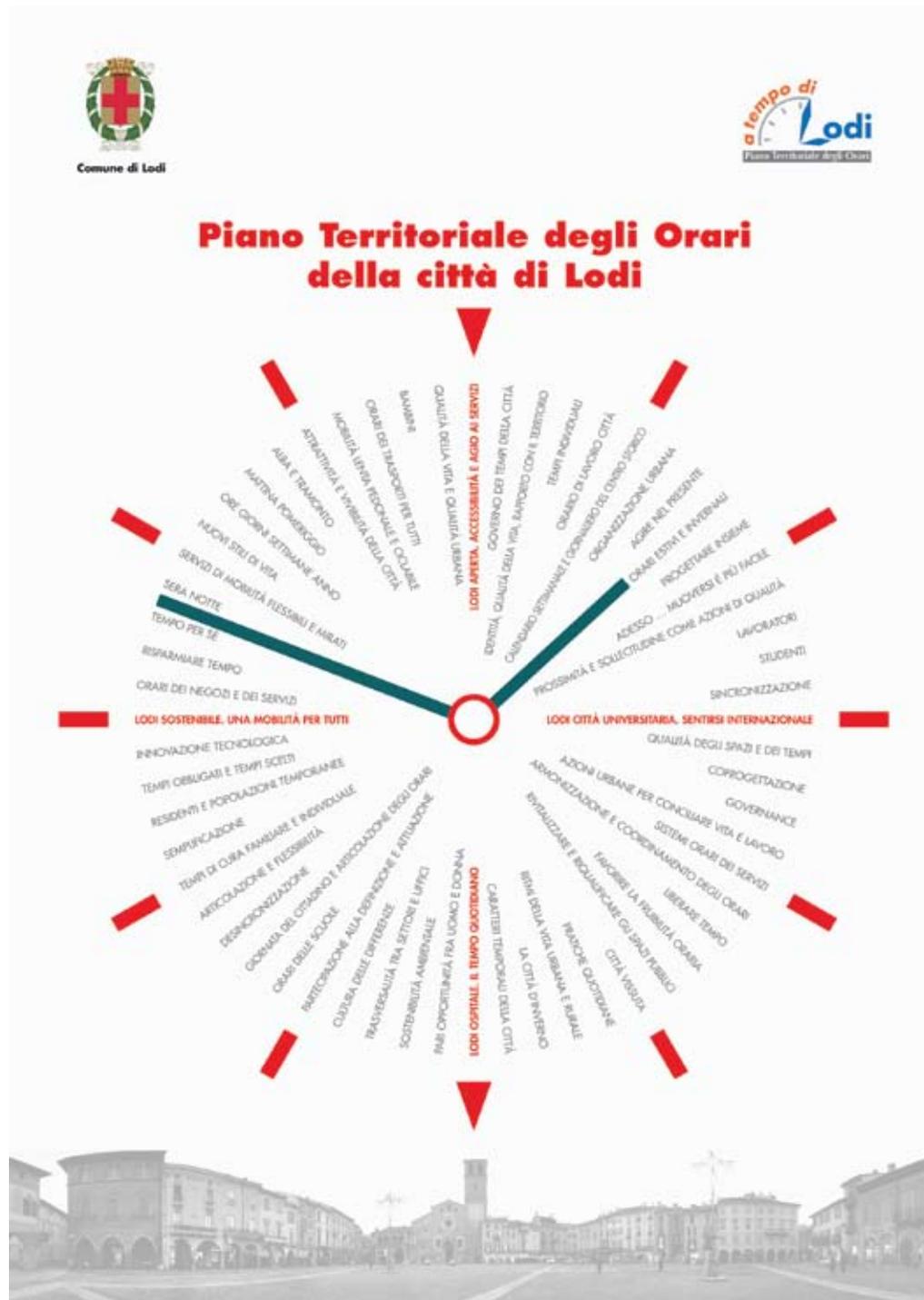


Lodi.  
Piano territoriale  
degli orari.  
Politiche e progetti

due sistemi urbani. Lo scenario vede in prospettiva un aumento significativo, nel medio-lungo periodo, di soggetti (studenti/studentesse, ricercatori/ricercatrici, professori/professoressa, personale non docente) che graviteranno nell'area di Lodi per attività di studio o di ricerca, in quanto è stato ipotizzato l'insediamento e lo sviluppo di ulteriori strutture didattiche.

I caratteri temporali della cittadella sono influenzati dai ritmi dell'Università e del Parco tecnologico padano. Nello specifico, i ritmi temporali dell'università sono determinati dal calendario delle lezioni, articolato in due stagioni annuali, periodi in cui le strutture sono aperte a orario pressoché continuato (7.30-20.00) dal lunedì al venerdì. Si può parlare di una presenza di popolazioni temporanee varia, a carattere settima-

nale e mensile. Diversamente, il Parco tecnologico padano (PTP) vede una presenza annuale costante, caratterizzata da un'alta cadenza pendolare settimanale. L'orario giornaliero feriali di apertura delle strutture è prevalentemente spezzato sulla pausa pranzo. La fine delle attività giornaliere comincia attorno alle 17.30 e si protrae fino alle 21.00. In occasione di conferenze e seminari, organizzati anche durante il fine settimana, la ritmicità ripetitiva del luogo viene interrotta con la presenza di persone che complessivamente possono superare il totale dei lavoratori stabili del PTP. A fronte di questa vitalità per l'intera settimana e per tutto l'anno alcuni servizi, ad esempio i trasporti pubblici, si strutturano rispetto a una cadenza giornaliera pendolare che lascia scoperte ampie fasce mattutine, serali e nei giorni festivi.



Lodi. Slogan e parole chiave indicano gli argomenti sulla copertina del PTO



## Carattere dell'esperienza

La filosofia che ha guidato il processo di costruzione delle politiche dei tempi della città di Lodi è l'“agire per progetti” localizzati in aree specifiche, privilegiando il carattere locale e mirato dell'azione sui tempi. La scelta di adottare un approccio territoriale integrato micro-macro, in cui i problemi della cittadella universitaria sono letti in relazione al territorio cittadino più ampio, ha l'obiettivo di individuare azioni volte a superare il dualismo tra le pratiche e i comportamenti temporali radicati nei due sistemi urbani: l'azione di *policy* interviene per creare integrazione tra la cittadella universitaria e il centro storico, incentivando il sistema di relazioni tra luoghi vissuti come separati mediante interventi inerenti al sistema della mobilità e al marketing territoriale. La dialettica tra i due sistemi urbani diviene traiettoria di sviluppo e di costruzione di identità dei luoghi. Lo studio e la valorizzazione delle pratiche temporali proprie di cittadini e cittadine e dei *city-users* consente la progettazione di interventi che consentono differenti modi d'uso del territorio e promuovono comportamenti temporali “altri”, che generano nuove identità del contesto urbano di riferimento.

## Il processo

Il percorso di costruzione delle politiche temporali è stato concepito «come processo interattivo, strutturato a partire da progetti pilota che crescendo generano il piano». Le finalità del piano sono state individuate mediante un processo interno di coinvolgimento degli assessorati e settori del Comune e uno esterno che ha visto l'organizzazione di workshop a cui hanno preso parte numerosi *stakeholder* del territorio tra cui le principali associazioni di categoria, gli enti pubblici e territoriali, le circoscrizioni, il Polo universitario e Il Parco tecnologico padano.

Per la progettazione e attuazione del progetto *Lodi città universitaria* è stato istituito un tavolo multipart-

ner di coprogettazione che ha visto un progressivo allargamento ad altri soggetti portatori di interesse e in coerenza con la definizione degli obiettivi e l'individuazione delle azioni realizzabili. Agli incontri hanno preso parte numerosi settori dell'ente comunale in una logica di lavoro intersettoriale.

Il processo di costruzione del contesto di intervento si avvale di analisi specifiche calibrate sulle aree e popolazioni interessate dalle iniziative sperimentali. Le principali indagini condotte per il progetto Lodi città universitaria hanno riguardato:

- la morfologia e i calendari di apertura e d'uso delle strutture della cittadella universitaria e di alcune aree limitrofe, accompagnata da cronomappe e calendari giornalieri e annuali;
- la lettura in chiave di genere delle ricerche esistenti e delle esperienze e vissuti dei principali fruitori della cittadella universitaria;
- approfondimenti sulla domanda di mobilità, le pratiche quotidiane d'uso e consumo degli spazi, le difficoltà in termini di qualità della vita, la vivibilità della zona e criticità di relazione con la città dei frequentatori della cittadella.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 15 maggio 2007) si presenta come strumento versatile e non prescrittivo. Tra gli obiettivi strategici vi è l'incentivazione di pratiche e comportamenti temporali che favoriscano nuovi processi d'identificazione con i luoghi.

Nello specifico le finalità del Piano sono:

- armonizzare gli orari dei servizi per una più facile combinazione tra tempi di vita e lavoro, per liberare tempo a cittadini e cittadine, per favorire la fruibilità oraria dei servizi e per qualificare la pubblica amministrazione;
- rivitalizzare e riqualificare gli spazi pubblici per migliorare l'accoglienza e l'accessibilità della città vissuta nelle pratiche quotidiane e per renderli

attraenti e vivibili per residenti e ospiti temporanei, per soggetti in diverse stagioni della vita e in diverse condizioni di mobilità;

- preservare e valorizzare il calendario locale e i ritmi della vita urbana e rurale a Lodi;
- garantire pari opportunità fra uomo e donna e dei cittadini svantaggiati;
- promuovere la sostenibilità delle azioni pubbliche ed economiche volte a preservare l'ambiente e la città per le future generazioni.

Il PTO è articolato in quattro politiche:

- *Lodi aperta. Accessibilità e agio ai servizi;*
- *Lodi città universitaria. Pensarsi internazionale;*
- *Lodi ospitale. Il tempo quotidiano;*
- *Lodi sostenibile. Una mobilità per tutti.*

Le politiche indicano gli ambiti tematici di intervento e sono articolate in progetti integrati multipartner; forniscono inoltre le linee di indirizzo per la generazione di progetti futuri, su indicazione biennale della Giunta comunale.

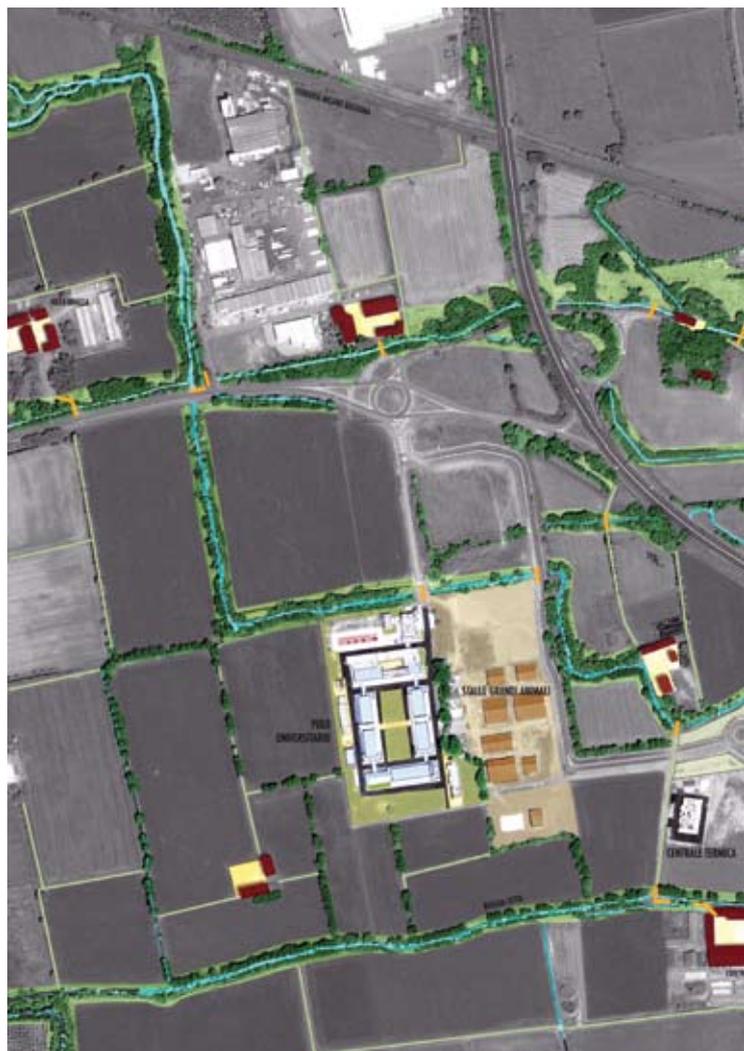
Il Piano valorizza la città e i suoi orari, le persone e i loro tempi quotidiani di vita e di lavoro, orientando la pratica progettuale sullo "spazio vissuto" e non solo sullo "spazio percepito e rappresentato". Il tempo diviene lo sguardo con cui è interpretato lo spazio vissuto.

### Iniziative e azioni sperimentali

Nel piano territoriale degli orari, oltre al progetto *Lodi città universitaria* sono stati avviati, realizzati e portati a termine i progetti: *Giornata del cittadino* in comune e *Agio agli uffici*.

#### Lodi città universitaria

La principale azione sperimentale implementa la politica *Lodi città universitaria. Pensarsi internazionale*. Interviene sulla relazione tra cittadella universitaria e città storica al fine di:



- migliorare la qualità della vita dei *city users* del Polo universitario e del Parco tecnologico padano;
- ampliare i servizi e le opportunità della cittadella generando impatti positivi su tutta la città;
- rendere partecipi cittadini e cittadine di Lodi della presenza di tale realtà importante per lo sviluppo del territorio;
- ottimizzare il trasporto pubblico locale.



Lodi città universitaria. Parco tecnologico padano e Polo universitario. La carta degli elementi strutturanti il paesaggio

L'azione, sperimentata nel periodo compreso tra marzo e dicembre 2007 e successivamente consolidata, è articolata in diversi interventi integrati relativi alla realizzazione di una rete di trasporti di collegamento tra la città e la cittadella universitaria. In un'ottica di razionalizzazione dell'offerta di servizi di trasporto, sono state soppresse alcune corse inutilizzate ed è stato attivato un servizio sperimentale flessibile che prevede la possibilità di fruire di

più mezzi, in particolare di:

- bus navetta garantito dalla stazione al polo universitario;
- taxi a tariffa agevolata;
- taxi collettivo con un minimo 3 passeggeri;
- biciclette gratis disponibili per brevi spostamenti presso il Polo universitario e il Parco tecnologico padano.

**Comune di Lodi**

**Regione Lombardia**

**a tempo di Lodi**  
Piano Territoriale degli Orari

# LODI CITTA' UNIVERSITARIA

**BUS NAVETTA**  
Stazione - Polo Universitario  
e Parco Tecnologico  
Lunedì - Venerdì  
dalle 8 alle 9.30  
e dalle 15.30 alle 19

**TAXI A TARIFFA AGEVOLATA**  
Corsa singola a 8 euro  
dal Polo Universitario  
e Parco Tecnologico  
alla città e viceversa  
CALL TAXI 0371.424877 - 421800

**TAXI COLLETTIVO**  
Minimo 3 passeggeri 1 Euro ciascuno  
Stazione/Piazza della Vittoria - Polo Universitario  
e Parco Tecnologico  
Dalle 8 alle 15.00, dalle 9.45 alle 15,  
dalle 19.30 alle 24  
CALL TAXI 0371.424877 - 421800

**NUOVI PUNTI VENDITA BIGLIETTI**  
Biglietti trasporto pubblico  
e buoni taxi collettivo  
al Polo Universitario  
e Parco Tecnologico

**BICICLETTE GRATIS**  
Al Polo Universitario  
e Parco Tecnologico  
per brevi spostamenti

**Adesso muoversi è più facile**

Provincia di Lodi, Parco Tecnologico Piacenza, Comune di Castellina, Line

Lodi città universitaria. Le iniziative per favorire accessibilità all'area della cittadella universitaria e facilitare il collegamento con la città storica



Contestualmente è stata posta attenzione ai luoghi di attesa e alle fermate: sono state allestite nuove paline in prossimità delle fermate al Polo universitario e al Parco tecnologico padano, con l'esposizione degli orari del trasporto pubblico locale e dei nuovi trasporti flessibili attivati.

Inoltre sono stati realizzati:

- *Open day* volto alla promozione del Polo universitario. L'evento è stato rivolto agli/le studenti del quinto anno delle scuole superiori di Lodi e provincia, quali potenziali fruitori della cittadella universitaria;
- *Carta Lodi Giovani*, promossa e diffusa per giovani studenti, ricercatori e ricercatrici al fine di favorire lo scambio e l'uso dei servizi della città. La carta permette di fare acquisti e ottenere servizi con sconti e agevolazioni nel circuito locale, di facilitare la fruizione e partecipazione giovanile alla vita culturale, ricreativa e associativa. All'iniziativa hanno aderito 80 esercizi commerciali (negozi di vario genere, bar, luoghi di incontro) e servizi (palestre, corsi sportivi e culturali, centri estetici);
- *Calendario condiviso degli eventi di Lodi* pensato per promuovere la comunicazione tra partner di eventi, per evitare sovrapposizioni e favorire una programmazione coordinata.

### **Giornata del cittadino**

L'azione implementa la politica del Piano territoriale degli orari *Lodi aperta. Accessibilità e agio ai servizi*.

L'ente comunale ha rilanciato, mediante attività di comunicazione, la Giornata del cittadino interna al

Comune. Attiva dal 2005, prevede l'apertura a orario continuato degli sportelli comunali il mercoledì dalle 9.00 alle 17.15.

È stato realizzato il monitoraggio dell'azione che ha rilevato in particolare i flussi d'utenza durante la pausa pranzo e l'indice di gradimento dell'iniziativa (oltre l'80%).

### **Agio agli uffici**

Contestualmente, l'amministrazione comunale ha attivato al suo interno un processo partecipato volto all'individuazione di criteri di agio spazio-temporali di cui tener conto nella progettazione e riorganizzazione futura degli spazi interni al palazzo comunale. Anche questa azione implementa la politica del Piano territoriale degli orari *Lodi aperta. Accessibilità e agio ai servizi*.

### **Approfondimenti e contatti**

*Pubblicazione:*

Comune di Lodi, *Il Piano Territoriale degli Orari della città di Lodi*, Lodi, 2007

*Link:*

[www.comune.lodi.it](http://www.comune.lodi.it)

[www.comune.lodi.it/tempi/](http://www.comune.lodi.it/tempi/)

*Responsabile del progetto:*

Loris Luna, dirigente Settore Amministrazione generale, organizzazione, metodo  
tel. 0371 409205

e-mail: [loris.luna@comune.lodi.it](mailto:loris.luna@comune.lodi.it)

*Ufficio tempi:*

Giuseppina Ruggieri, tel. 0371 409357

e-mail: [tempicitta@comune.lodi.it](mailto:tempicitta@comune.lodi.it)



## Tempo al tempo

Comune di Monza



### Monza

Provincia di Monza e della Brianza  
Popolazione: 121.445  
Maschi: 58.291  
Femmine: 63.154  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 7 maggio 2007

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Assessore al territorio, Alfredo Viganò  
*Responsabile amministrativo:*  
Dirigente settore programmazione e  
pianificazione territoriale, Mauro Ronzoni  
*Struttura di gestione del progetto:*  
Unità Organizzativa Autonoma Tempi

Ambiti di  
intervento

mobilità sostenibile  
accessibilità ai servizi

Partner e  
attori coinvolti  
nell'azione  
sperimentale  
*Azioni di mobilità  
scolastica  
sostenibile*

Comune di Monza  
Dirigenti scolastici, insegnanti,  
rappresentanti dei genitori  
Azienda di trasporto pubblico  
Azienda del servizio di trasporto scolastico  
Associazioni locali  
Nonni civici  
Rappresentanti dei commercianti  
della zona

Partner e  
attori coinvolti  
nell'azione  
sperimentale  
*My Citypass*

Comune di Monza  
Comune di Brugherio  
Comune di Villasanta  
Ospedale San Gerardo di Monza  
ASL Milano 3

### Il contesto di riferimento

La popolazione residente nel Comune di Monza nel 2005 ammonta a 121.961 persone, il 16% dei residenti della provincia di Monza e Brianza. L'analisi dei dati demografici mette in luce che il 31% delle famiglie residenti è composta da un solo componente, una percentuale maggiore rispetto ai dati complessivi della provincia di Milano e i comuni della Brianza. Lo scarto percentuale viene ricondotto alle differenze tra costo della vita e degli alloggi. Questo, unitamente alla diffusione di nuovi stili di vita – il venir meno della coabitazione tra generazioni – e l'incremento del numero di anziani e anziane soli, fa sì che a Monza, così come nel cuore dell'area metropolitana, sia più alto il numero di individui che vivono da soli. Questi fenomeni portano a un radicale mutamento della domanda di servizi da parte di segmenti diversi di popolazione.

I ritmi d'uso dei territori strutturano gli spazi. Un sistema di carte dei cronotopi urbani rileva e consente di conoscere i fattori distributivi, attrattivi e morfologici del territorio, i flussi e i ritmi urbani. Emerge un arcipelago di territori costruito da movimenti di popolazioni erranti per motivi di vita e di lavoro. Consistenti risultano i flussi quotidiani. Più della metà della popolazione residente ogni giorno si sposta per raggiungere il luogo di studio o di lavoro: di questi circa il 50% esce da Monza per recarsi verso Milano e i comuni limitrofi. Rilevante è anche il flusso di persone che entra ogni giorno in città gravando sul traffico e sul sistema dei mezzi di trasporto pubblico.

### Carattere dell'esperienza

Innovativa è la sperimentazione relativa alla Carta regionale dei servizi (CRS), strumento che consente di accedere on line ai servizi delle pubbliche amministrazioni e di ridurre gli spostamenti necessari per l'acquisizione di servizi da parte degli utenti.

Da rilevare anche la peculiarità del percorso speri-



mentale e gli attori coinvolti: all'interno di un progetto comunale è stato attivato un processo sovracomunale i cui partner sono altri comuni e gestori di servizi del territorio.

### Il processo

Il processo di costruzione del PTO è stato interno all'amministrazione comunale. Il coinvolgimento di attori esterni, pubblici e privati, è avvenuto nel processo di costruzione delle iniziative sperimentali.

La costruzione dei problemi è supportata, oltre che dalle mappe dei cronotopi, da indagini volte a rilevare i tempi e i ritmi della città. In particolare, sono stati effettuati due questionari rivolti ai maggiorenni residenti a Monza che hanno approfondito i principali problemi e fattori di crisi legati alla risorsa tempo e al tema della sicurezza. Sono stati inoltre realizzati due *focus group* al fine di analizzare l'organizzazione temporale di cittadini e cittadine.

### Il piano territoriale degli orari

Le finalità generali del piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 7 maggio 2007) sono:

- migliorare la qualità della vita di cittadini e cittadine e degli abitanti temporanei;
- migliorare la vivibilità e funzionalità della città abitata;
- creare le condizioni per uno sviluppo economico sostenibile del territorio.

Il documento individua le seguenti politiche di indirizzo:

- Conciliazione dei tempi di vita e per sé e degli orari di lavoro;
- Accessibilità ai servizi sul territorio e in rete e riqualificazione dello spazio pubblico;
- Mobilità sostenibile su diverse scale.

Per ciascuna politica il Piano contiene un elenco di proposte progettuali.

### Iniziative e azioni sperimentali

Sono state realizzate due iniziative sperimentali, una relativa alla mobilità sostenibile scolastica, l'altra relativa all'utilizzo della Carta regionale dei servizi.

#### Azioni di mobilità scolastica sostenibile

L'azione relativa alla mobilità sostenibile casa-scuola intende promuovere «una nuova cultura degli spostamenti permettendo ai più piccoli di muoversi in autonomia e sicurezza e alle loro famiglie di poter gestire il proprio tempo in modo più adeguato alle esigenze della vita quotidiana». I principali obiettivi sono:

- garantire maggiore flessibilità e autonomia di tempi ai genitori di ragazzi e ragazze delle scuole;
- ridurre il ricorso ai mezzi di trasporto motorizzato privato;
- incentivare l'uso di sistemi di spostamento casa-scuola non motorizzati.

La sperimentazione ha riguardato l'attivazione di un pedibus in una scuola elementare per una settimana, e di un ciclobus per tre giorni in una scuola media. Inoltre, in una scuola dell'infanzia è stato sperimentato, per una settimana, un diverso orario d'ingresso. Propedeutici alle azioni sono stati alcuni laboratori di progettazione partecipata con studenti e studentesse.

L'iniziativa è stata costruita attraverso un processo di progettazione partecipata che ha visto il coinvolgimento degli attori del territorio interessati al tema della mobilità. È stato costituito un tavolo denominato «gruppo promotore locale». Il gruppo si è confrontato sulle tematiche dei tempi e orari e della mobilità nei contesti di intervento, e ha lavorato alla programmazione e progettazione delle sperimentazioni.

Il processo è stato supportato da un'indagine conoscitiva con questionario a personale docente, alunni, alunne e genitori delle scuole coinvolte sul tema degli spostamenti casa-scuola.



### **My Citypass. Carta regionale dei servizi**

L'azione *My Citypass* (Città per l'informazione e la tecnologia nella pubblica amministrazione e nei servizi sanitari) riguarda:

- la promozione all'accesso ai servizi pubblici in rete attraverso l'utilizzo della Carta regionale dei servizi (CRS);
- il potenziamento dell'accessibilità dei servizi pubblici territoriali attraverso una campagna di comunicazione sull'utilizzo della CRS;
- la contemporanea distribuzione ad un campione di cittadini e cittadine di lettori smart card indispensabili per l'attivazione della "postazione del cittadino" che permette l'autenticazione sulla rete e la conseguente fruibilità dei servizi disponibili on line della pubblica amministrazione.

L'ambito del progetto è sovracomunale. Sono coinvolti anche i comuni di Brugherio e Villasanta. Han-

no inoltre aderito l'Ospedale San Gerardo e l'ASL Milano 3.

È stato anche istituito uno *Sportello del cittadino* con l'installazione di un programma di comunicazione con tecnologia *touch screen* per erogare informazioni.

### **Approfondimenti e contatti**

*Link:*

[www.comune.monza.mi.it](http://www.comune.monza.mi.it)

*Responsabile del progetto:*

Mauro Ronzoni, Dirigente settore programmazione e pianificazione territoriale  
tel. 039 2372520

e-mail: [prg@comune.monza.mi.it](mailto:prg@comune.monza.mi.it)

*Unità Organizzativa Autonoma Tempi:*

Francesca Orsi, Responsabile ufficio statistica  
tel. 039 2372277

e-mail: [tempoaltempo@comune.monza.mi.it](mailto:tempoaltempo@comune.monza.mi.it)



## Pavia aperta al futuro. Tempi e spazi per una città partecipata

Comune di Pavia



### Pavia

Capoluogo di provincia  
Popolazione: 70.678  
Maschi: 32.919  
Femmine: 37.759  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 16 aprile 2007

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Assessore all'ambiente, sviluppo  
sostenibile, pari opportunità, politiche dei  
tempi e degli orari: Pinuccia Balzamo

**Responsabile amministrativo:**  
Dirigente responsabile servizio  
pari opportunità e Ufficio Tempi:  
Ivana Dello Iacono

**Struttura di gestione del progetto:**  
Ufficio Tempi

**Tavolo di coordinamento interassessorile**  
con funzioni di indirizzo e coordinamento  
nella definizione delle politiche.

Ambiti di  
intervento

mobilità sostenibile  
accessibilità ai servizi pubblici

Partner e attori  
coinvolti nella  
definizione del  
piano territoriale  
degli orari

Comune di Pavia  
Comune di Cava Manara  
Comune di Cura Carpignano  
Provincia di Pavia  
Prefettura / Ufficio Consigliera di Parità  
ASL / ASP, Azienda di Servizi alla Persona  
INAIL / INPS / Centro Servizi Amministrativi  
Consigli Circostrizionali di Pavia Ovest e  
Pavia Storica  
Direzione Provinciale del Lavoro  
Università degli Studi di Pavia  
Dirigenti scolastici del I, II, III e IV Circolo  
scuole elementari  
Dirigenti scolastici di istituti superiori pubblici  
Agenzia del territorio / Agenzia delle entrate  
Camera di commercio / CGIL, CISL, UIL  
ASCOM / Confesercenti / CNA  
Associazione Artigiani Pavia  
Unione Liberi Artigiani  
Adiconsum / Federconsumatori  
LINE s.p.a. / ASM / ACI  
Centro Commerciale Piazza Vittoria

### Il contesto di riferimento

Negli ultimi dieci anni Pavia ha subito una trasformazione verso un'economia dei servizi. Mentre l'agricoltura, pur contraendosi, è rimasta settore di rilievo provinciale, l'industria tradizionale tessile e calzaturiera è in crisi. E la terziarizzazione crescente si concentra nel pubblico impiego, in ambito medico-sanitario, universitario e amministrativo.

Anche a Pavia le nuove esigenze del mercato, la flessibilizzazione dei contratti e delle modalità di lavoro, l'espansione dell'area dei servizi hanno determinato un'articolazione del lavoro caratterizzata da orari atipici e non standard, con una sempre maggiore crescita occupazionale delle donne e l'emersione di problemi di gestione quotidiana degli impegni familiari, di cura di bambini e anziani.

Pavia si configura sempre più come centro di flussi diversificati di popolazioni che si muovono in una doppia direzione: verso la città per fruire dei suoi servizi, verso i centri urbani più grandi per il lavoro. Ai residenti si affiancano numerose popolazioni temporanee, tra cui studenti e studentesse pendolari, *city-users*, utenti dei servizi sanitari e dei poli ospedalieri, turisti in periodi particolari dell'anno e visitatori occasionali che partecipano a eventi socio-culturali. L'eterogeneità di queste popolazioni è l'elemento di maggior rilievo e novità delle trasformazioni in atto che ha un impatto diretto sull'uso degli spazi urbani, sulla mobilità cittadina, sull'organizzazione oraria dei servizi, sulla capacità di accoglienza della città e sulle potenzialità di sviluppo delle strutture e infrastrutture urbane.

### Carattere dell'esperienza

Peculiarità e ricchezza dell'esperienza è il processo partecipato, allargato a molti attori, di costruzione delle politiche e progetti di successiva attuazione che ha dato vita a veri e propri laboratori di idee e animazione territoriale.



## Il processo

Gli indirizzi di lavoro delle politiche dei tempi urbani a Pavia, definiti dalla Giunta comunale, sono: gli orari dei servizi pubblici e privati; la mobilità sostenibile; la riqualificazione degli spazi urbani; l'uso della città da parte dei *city-users*. Tuttavia, il percorso di realizzazione delle politiche è stato inteso come processo aperto ai contributi di molti attori.

Il piano territoriale degli orari specifica il valore del percorso di progettazione partecipata, capace di mettere in opera alcune variabili per il raggiungimento di obiettivi tra cui la qualità morfologica, il miglioramento della fruizione del territorio, la promozione dell'identità locale e l'interazione tra i differenti por-

tatori d'interesse.

La metodologia ha permesso di definire i contenuti salienti del PTO, attivando tre tavoli tematici multipartner:

- tavolo Servizi e spazi pubblici: luogo di confronto sui problemi di accessibilità agli sportelli pubblici, sul coordinamento tra servizi e sull'informazione efficace verso la città;
- tavolo Tempi, spazi, orari scolastici e mobilità urbana sostenibile;
- tavolo Orari del commercio.

È stata prodotta anche un'intensa attività di ricerca. I principali temi indagati sono: le caratteristiche dell'utenza dei servizi pubblici, le popolazioni tem-



*Coincidenze.*  
Laboratorio partecipato per la riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria di Pavia, tavola *Variabili strutturali e spaziali*, aprile-giugno 2006

poranee e gli stili di mobilità studentesca.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 16 aprile 2007) è l'esito del processo partecipato, il risultato del confronto a più voci che ha coinvolto enti pubblici, associazioni di categoria e del terzo settore, parti sociali e imprese.

Il Piano è concepito come strumento di orientamento di tutte le programmazioni di settore e le politiche che influenzano la vita della città. Le politiche di indirizzo sono:

- una città facile e accessibile;
- una città scorrevole e sostenibile;
- una città riqualificata e accogliente;
- una città amica e conciliante;
- costruzione partecipata delle politiche temporali locali.

I progetti sono concepiti sia come azioni che come indagini di approfondimento del contesto.

Complessivamente il PTO contiene: le linee strategiche di intervento; le priorità tematiche intorno a cui l'amministrazione intende muoversi per obiettivi; gli strumenti e le metodologie per garantire l'azione in forma concertata con gli attori e i soggetti del territorio; le proposte emerse dai tavoli da cui trarre le indicazioni per l'attuazione di progetti sperimentali; i risultati delle ricerche; le analisi del profilo temporale della città, ossia della domanda e offerta di tempo; la mappatura dei servizi pubblici.

## Iniziative e azioni sperimentali

Dal processo partecipato sono scaturite numerose proposte sperimentali.

### Pedibus

La principale azione realizzata è il pedibus, che ha coinvolto 30 insegnanti e 400 allievi e allieve di 12 classi delle scuole elementari del I, III e IV Circolo e della scuola media Angelini, circa 800 genitori, oltre



a cittadini, negozianti e associazioni del territorio. Il pedibus ha avuto notevole impatto presso la cittadinanza e ha raccolto un alto indice di soddisfazione tra i partecipanti.

### **I laboratori**

Il progetto ha dato luogo a numerosi laboratori in cui si è realizzata la costruzione partecipata dei problemi e degli ambiti di intervento delle politiche dei tempi. I laboratori organizzati sono tre:

#### *Laboratorio «Coincidenze»*

Obiettivo del laboratorio è stato l'elaborazione di un insieme di proposte per la riqualificazione dell'area vicina alla stazione ferroviaria. Vi hanno preso parte docenti, studenti e studentesse del corso di sociologia urbana, in ingegneria edile e in architettura dell'Università di Pavia; esperti di riqualificazione urbana e progettazione partecipata; tecnici, dirigenti dei settori Mobilità e urbanistica del Comune di Pavia, gli assessori alla Mobilità, Urbanistica, Ecologia e Pari opportunità.

#### *Laboratorio «Percorsi sicuri casa scuola»*

Obiettivo del laboratorio è stato valorizzare la mobilità lenta attraverso la riflessione sulle forme di trasporto pubblico alternative all'utilizzo dell'auto e la sperimentazione dei percorsi casa-scuola delle scuole primarie. Vi hanno partecipato i settori Istruzione, Ambiente e sviluppo sostenibile, Mobilità, Agenda 21 locale del Comune di Pavia, numerose

associazioni e le direzioni scolastiche delle scuole che hanno aderito al pedibus.

#### *Gruppo di coordinamento tra servizi di promozione pari opportunità e conciliazione dei tempi*

Il gruppo ha attuato un raccordo con strutture e progetti inerenti alle pari opportunità e alla conciliazione dei tempi in corso di attuazione (Equal Conpiutempo, Monitor Donna, ecc.). Ha coinvolto il Centro di parità, il Centro risorse per la conciliazione dei tempi, il Comitato pari opportunità del Comune di Pavia, l'ufficio delle Consigliere di parità, l'assessorato alle Pari opportunità della Provincia di Pavia e alcune associazioni e cooperative caratterizzate da un'alta presenza di personale femminile operanti in diverse aree di interesse ed erogatrici di servizi pubblici rivolti alla popolazione femminile, tra cui quelli dedicati alla cura, alle famiglie e all'integrazione di popolazione straniera (Cooperativa Liberamente, Cooperativa Aldia, Cooperativa Marta, Associazione Babele, Cooperativa Fai Pontevecchio, Associazione Apicolf).

### **Approfondimenti e contatti**

*Link:* [www.tempiaripavia.org](http://www.tempiaripavia.org)

*Responsabile del progetto:*

Ivana Dello Iacono, Dirigente responsabile del servizio pari opportunità e Ufficio Tempi

*Ufficio tempi:*

Ufficio Tempi, Servizio Pari Opportunità  
tel. 0382 399203

e-mail: [ppisano@comune.pv.it](mailto:ppisano@comune.pv.it)



## Il tempo nelle nostre mani

Comune di Varese



### Varese

Capoluogo di provincia  
Popolazione: 82.216  
Maschi: 38.822  
Femmine: 43.394  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale degli Orari

approvato dal Consiglio comunale il 22 novembre 2007

Gestione politica e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Assessore Ambiente e Agenda 21,  
Luigi Federiconi

*Responsabile amministrativo:*  
Dirigente Area ambientale,  
Marco Roncaglioni

*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio tempi

Ambiti di intervento

conciliazione dei tempi  
mobilità sostenibile

Partner e attori coinvolti nella definizione del piano territoriale degli orari

Comune di Varese  
Provincia di Varese  
Comune di Induco Olona  
Comune di Mornago  
Regione Lombardia sede Varese  
Consulta femminile provinciale  
ASL  
Ufficio scolastico provinciale  
Consorzio trasporti pubblici Insubria  
Azienda Varesina Trasporti  
Camera di commercio di Varese  
Unione Industriali della Provincia di Varese  
FIAB - Ciclocittà  
CGIL  
Prefettura  
Azienda ospedaliera  
Ospedale di Circolo

### Il contesto di riferimento

Varese ha subito recentemente rapidi processi di sviluppo urbano e industriale, che hanno interessato l'intera provincia. Tuttavia, la città ha conservato quasi interamente i suoi principali caratteri urbanistici e territoriali. La rete infrastrutturale la colloca in posizione di "fine corsa" rispetto agli assi principali di comunicazione. La viabilità primaria, infatti, s'interrompe alle porte della città senza offrire altre connessioni possibili, se non mediante l'attraversamento del centro urbano. Questa particolare situazione viaria provoca il congestionamento quotidiano della rete stradale e problemi di inquinamento atmosferico ed acustico.

Varese è polo di attrazione per l'offerta lavorativa, scolastico-formativa (università e istituti di ricerca) e per la presenza di tutti i principali servizi (ospedali, ASL, Camera di Commercio, INPS, INAIL, Provincia, Questura, Genio civile, uffici regionali), che risultano per lo più collocati nella zona centrale. Nello specifico, la capacità d'attrazione delle strutture formative del capoluogo nei confronti di un ampio bacino territoriale è evidenziata dai dati relativi al pendolarismo scolastico di studenti e studentesse iscritti alle scuole superiori. L'alta percentuale di studenti provenienti da altri comuni implica un aumento della mobilità verso alcune aree della città. Altro fattore di attrazione è la localizzazione nel territorio circostante di grandi superfici commerciali.

Fondamentale per la comprensione delle dinamiche di mobilità e per la lettura delle pratiche spazio-temporali del territorio è la presenza dello scalo aeroportuale di Malpensa. L'amministrazione comunale sta attuando una politica di valorizzazione del verde urbano (la *Città dei giardini*) e del turismo congressuale, anche attraverso l'ampliamento dell'offerta culturale che vorrebbe catturare i flussi di provenienza dall'aeroporto di Malpensa.



Varese.  
Veduta dall'alto  
della città

## Carattere dell'esperienza

L'esperienza di politiche dei tempi urbani in Varese presenta l'adozione della prospettiva di genere in tutte le fasi di costruzione del processo, in particolare nella scelta dei servizi di conciliazione come contenuto progettuale. Tale attenzione si evince in tutto il primo volume del piano territoriale degli orari, relativo all'analisi di contesto e all'interpretazione spazio-temporale del territorio. Nello stesso volume viene inoltre citato l'apporto dei saperi delle donne e della cultura politica femminile nell'approccio al problema del tempo: vi è attenzione al genere nella definizione delle criticità e dei problemi a cui le politiche vogliono dare risposta e nelle proposte progettuali. I contenuti dello studio di fattibilità dell'iniziativa pilota identificano nelle donne i soggetti più fortemente condizionati da vincoli di tempo.

## Il processo

Il processo di definizione delle politiche del piano territoriale degli orari ha visto il coinvolgimento di at-

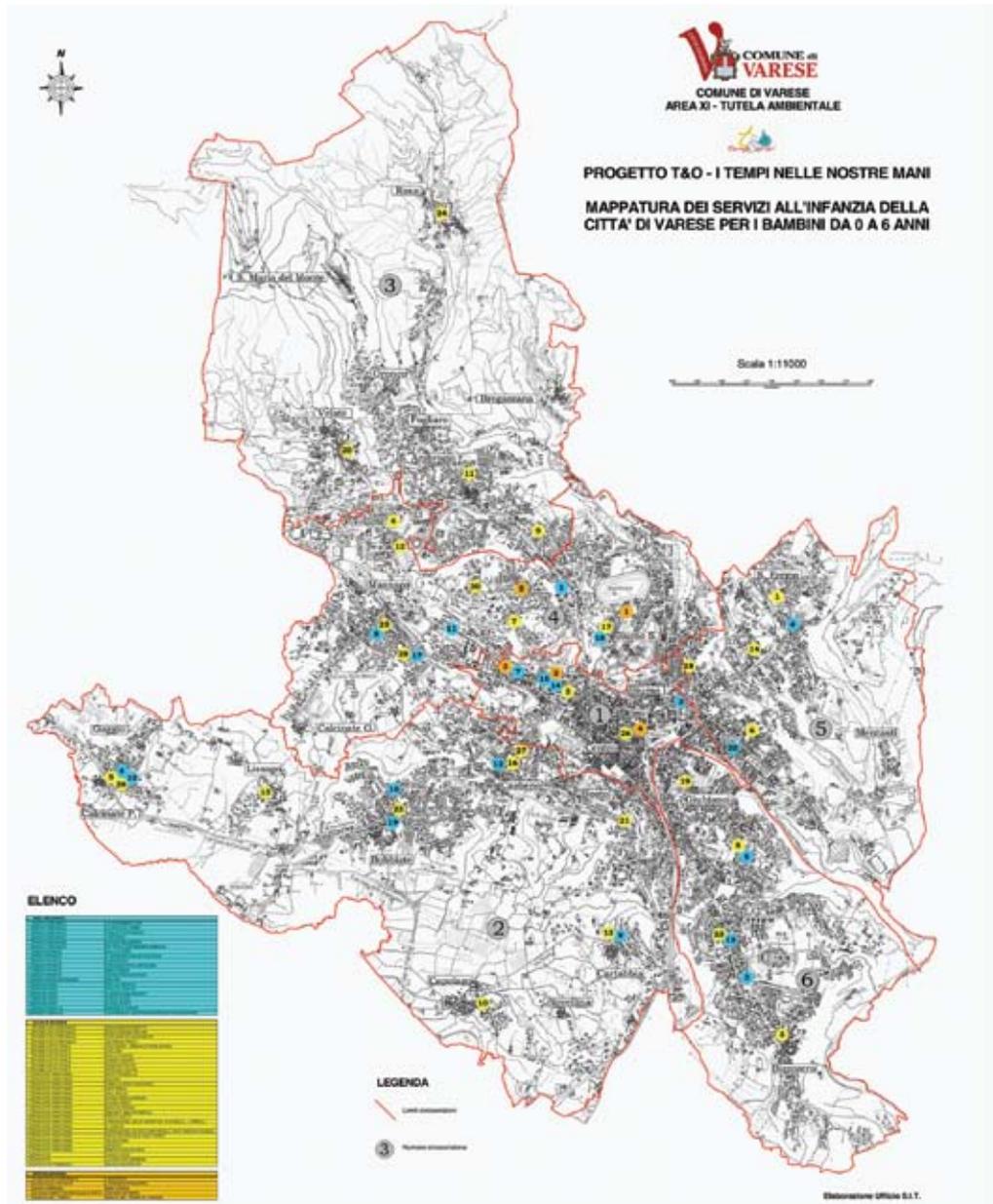
tori esterni e amministratori comunali mediante l'istituzione di un tavolo di confronto e la programmazione di incontri periodici per rilevare l'offerta oraria dei servizi di interesse pubblico e i problemi legati alla gestione del tempo.

Sono stati organizzati due laboratori di coprogettazione, di cui uno dedicato all'accessibilità dei servizi, l'altro alla mobilità sostenibile. I laboratori nascono per dare attuazione ai progetti pilota e vengono intesi come luoghi di relazione, confronto e dibattito. I principali obiettivi dei due laboratori sono: orientare lo sviluppo dei progetti pilota; focalizzare gli obiettivi strategici; produrre analisi e individuare soluzioni condivise.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 22 novembre 2007) è costituito da due volumi: uno contiene gli studi preliminari e l'altro è il documento direttore.

Il primo volume chiarisce l'ambito disciplinare di rife-



Varese.  
Carta dei servizi  
all'infanzia

rimento, l'urbanistica dei tempi, e il valore della costruzione sociale del Piano in relazione alle problematiche temporali del contesto urbano di Varese. La filosofia a cui si ispira il documento direttore è

quella di «migliorare la qualità della vita degli abitanti di Varese in ragione dei bisogni temporali delle diverse età, nel quadro dello sviluppo economico locale, ed internazionale e della solidarietà sociale espres-



sa nel disegno di welfare locale». Il PTO esprime un evidente orientamento alla trasversalità e l'intento di declinare le politiche e i progetti come «orientamenti e azioni che entrano a far parte di altre programmazioni quali quella urbanistica, della mobilità, della cultura, del commercio, dei servizi educativi, delle politiche sociali, del lavoro, del turismo». Il PTO si articola in cinque temi d'indirizzo strategico:

- la mobilità sostenibile;
- l'accessibilità dei servizi e dei luoghi della città e del territorio;
- la rivitalizzazione sociale e la qualità urbana degli spazi pubblici;
- la conciliazione dei tempi di vita, di lavoro e per sé degli abitanti di Varese;
- la strumentazione del Piano.

La scelta dei temi è motivata dal processo di costruzione partecipata dei problemi, dai progetti pilota, dall'analisi e rilievo cartografico.

## Iniziative e azioni sperimentali

### **Studio di fattibilità per la realizzazione di un nido aziendale o di eventuali altri servizi per l'infanzia accessibili a tutte le lavoratrici e i lavoratori del Comune di Varese**

La principale iniziativa attuata con il finanziamento regionale è un'indagine finalizzata alla realizzazione di un nido aziendale e di altri servizi dedicati all'infanzia accessibili ai/alle dipendenti del Comune di Varese. Lo studio raccoglie numerosi dati di contesto e contiene indirizzi e suggerimenti per l'attuazione di azioni sperimentali. La ricerca rileva la domanda di servizi di conciliazione e dedicati all'infanzia da parte delle/di dipendenti comunali con figli piccoli, e individua gli elementi necessari per realizzare un nido aziendale nell'ente, anche in collaborazione con strutture pubbliche e/o private. Ha come obiettivi: migliorare l'accessibilità ai servizi esistenti; sostenere le strate-

gie familiari di conciliazione dei tempi di vita e orari di lavoro; individuare e creare nuovi servizi rivolti a cittadini e cittadine utenti.

Lo studio di fattibilità contiene diverse proposte per l'articolazione oraria e la modalità d'erogazione dei servizi di conciliazione, contemplando forme flessibili e personalizzate di servizi per l'infanzia (anche a domicilio) e l'integrazione tra offerta pubblica e privata. Tra queste le principali sono:

- l'allargamento o diversificazione degli orari di accesso ad asili, ludoteche e spazi gioco;
- l'apertura dei nidi anticipata alle 7.30 e la possibilità di usufruire di servizi per la prima infanzia durante il periodo di vacanze;
- il potenziamento e l'attivazione di nuovi servizi "a tempo", localizzati vicino al luogo di lavoro: ludoteche, tempo per le famiglie, *baby parking*.

### **Pedibus/Bicibus, progetto di mobilità sostenibile**

Altra azione attuata è il pedibus/bicibus, un progetto di mobilità sostenibile rivolto ad allievi ed allieve delle scuole pubbliche primarie e secondarie di primo grado della città di Varese. Scopo del progetto è migliorare l'accessibilità ai plessi scolastici, con attenzione alla sicurezza di bambini e bambine e incentivare forme di mobilità lenta su alcuni percorsi pedonali casa-scuola al fine di diminuire il traffico automobilistico nelle ore di punta.

L'azione progettuale ha come obiettivo di mettere gradualmente a sistema l'esperienza dei pedibus attraverso il coinvolgimento di altre realtà scolastiche.

## Approfondimenti e contatti

*Link:* [www.comune.varese.it](http://www.comune.varese.it)

*Responsabile del progetto:*

Dirigente area tutela ambientale,

Marco Roncaglioni

*Ufficio tempi:*

collocato presso l'Area tutela ambientale



## Brugherio Comune Aperto

Comune di Brugherio



### Brugherio

Provincia di Milano  
 Popolazione: 32.854  
 Maschi: 16.122  
 Femmine: 16.732  
 Fonte: dati Istat, 1/1/2007

Piano Territoriale  
 degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
 il 20 aprile 2007

Gestione politica  
 e amministrativa

*Responsabile politico:*  
 Assessore ai Servizi istituzionali e  
 demografici, tempi e piano territoriale  
 degli orari, sport, attività produttive,  
 cooperazione, lavoro, viabilità,  
 sicurezza e polizia locale: Angelo  
 Paleari

*Responsabile amministrativo:*  
 Dirigente del settore Servizi istituzionali

*Struttura di gestione del progetto:*  
 Ufficio Tempi, settore Servizi  
 istituzionali

*Organi di orientamento strategico:*  
 Gruppo Guida (composto da tutti  
 dirigenti dei settori comunali)

Ambiti di  
 intervento

Accessibilità ai servizi  
 Mobilità sostenibile  
 Conciliazione dei tempi

Soggetti coinvolti  
 nell'azione  
 sperimentale

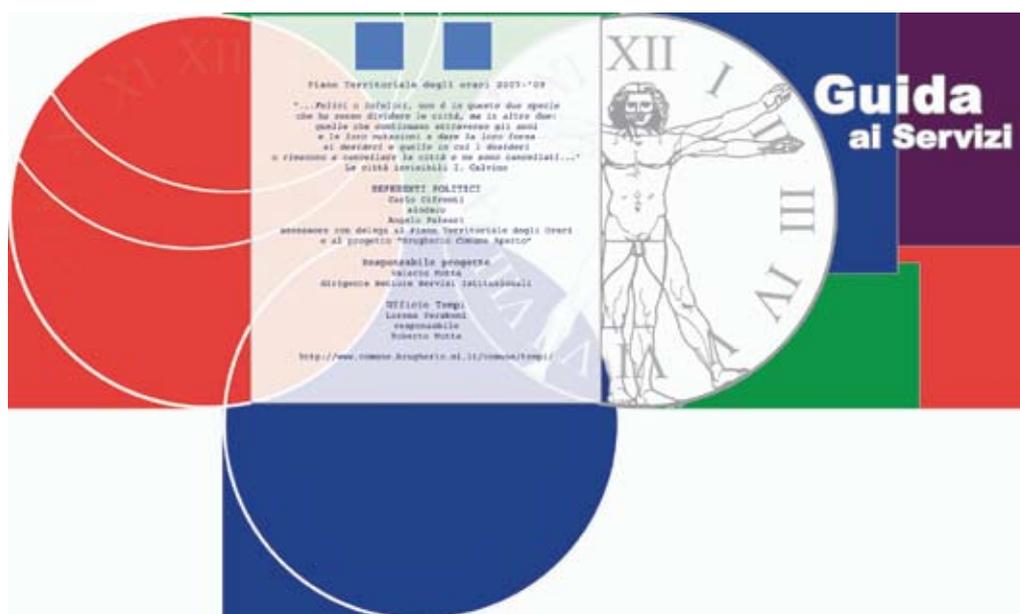
Comune di Monza  
 Comune di Villasanta  
 Ospedale San Gerardo  
 Regione Lombardia

### Il contesto di riferimento

Il sistema urbano di Brugherio è caratterizzato, rispetto alle aree confinanti, da una stabilità di residenti e di insediamenti. È attraversato da una rete di traiettorie in entrata e in uscita che determinano flussi di traffico soprattutto nelle ore d'inizio delle attività lavorative. La mobilità del luogo è correlata all'ubicazione di alcuni attrattori territoriali, tra cui i centri commerciali situati nei pressi di Carugate e Sesto San Giovanni, le discoteche, i parchi, e l'attigua città di Cologno Monzese, sede di attività legate allo spettacolo (vi sono gli studi Mediaset e gli studi di registrazione di alcune case discografiche) e della stazione Cologno Nord, capolinea di una delle linee metropolitane milanesi.

Brugherio è localizzata all'incrocio di importanti direttrici stradali ed è circondata da autostrade, a est e a nord del suo territorio. Questa collocazione, da un lato produce problemi di circolazione e di traffico, dall'altro rende la città accessibile su vasta scala, valorizzando i servizi di interesse pubblico presenti. L'organizzazione d'attività ricreative serali e notturne, le manifestazioni culturali (cinema e teatro) anima il luogo di popolazioni temporanee che si recano in città per trascorrere il tempo libero e del *loisir*. La presenza di attrattori locali e territoriali consente un uso allargato e differenziato del territorio in calendari che dipendono e dagli orari di lavoro e dai regimi orari di apertura/chiusura dei servizi di attrattività su vasta scala.

I percorsi di mobilità sono analizzati a partire dagli spostamenti obbligati in entrata e in uscita dalla città, determinati da motivi di lavoro e di studio. Per motivi di lavoro, i centri verso cui la popolazione di Brugherio si dirige sono principalmente Milano e Monza. Per motivi di studio, la città di Brugherio svolge anche un ruolo attrattore per studenti e studentesse provenienti dai vicini comuni di Cologno Monzese, Sesto San Giovanni, Carugate, Monza, Cernusco sul Naviglio, Vimodrone.



Brugherio.  
Copertina della  
Guida ai servizi

## Carattere dell'esperienza

I progetti attuati dal Comune di Brugherio, in seguito al finanziamento regionale, sono stati “leva” per costruire le politiche temporali cittadine in modo integrato, e per leggere le criticità del territorio dal punto di vista temporale. Gli assi di indirizzo delle politiche espresse nel piano territoriale degli orari presentano un forte livello di integrazione con i progetti inerenti a ciascun asse.

Una delle caratteristiche salienti dell'esperienza è relativa alla gestione del processo che ha realizzato due livelli di *governance*, quello esterno con i soggetti del territorio chiamati al tavolo di partenariato, quello interno nella gestione del lavoro intersettoriale. Inoltre, la capacità di monitorare il processo di realizzazione delle azioni, ha consentito di ampliare l'iniziativa sui servizi on line del Comune di Brugherio con il progetto *My city pass*, che ha visto la distribuzione gratuita di lettori smart card della Carta Regionale dei Servizi, sperimentazione non prevista inizialmente dal progetto approvato.

## Il processo

L'architettura del processo è stata preliminarmente definita e suddivisa in fasi e sottofasi; per ogni fase sono state individuate specifiche attività, precisando per ciascuna: ruoli organizzativi interni, partner esterni, tempi di realizzazione, risorse umane ed economiche a disposizione, responsabilità. Vi è stata particolare attenzione a due elementi del processo: da un lato, la definizione di ruoli operativi e di responsabilità; dall'altro lato, i percorsi decisionali. Le azioni realizzate all'interno del progetto Brugherio Comune Aperto hanno visto l'istituzione di gruppi di lavoro intersettoriali, la cui composizione è stata definita in base ai contenuti specifici di ciascuna azione progettuale, in specifico relativi al progetto Sportello on-line, alla comunicazione e al progetto *Apri Pista*. Il processo di costruzione delle azioni sperimentali e del documento è stato presidiato a più livelli:

- decisionale: ha coinvolto gli amministratori in numerose fasi del percorso di attuazione delle azioni e ha avuto come esito la definizione condivisa

delle strategie e delle linee guida del piano territoriale degli orari;

- amministrativo/dirigenziale: il gruppo guida interno all'ente ha svolto un ruolo di regia nel percorso di realizzazione delle azioni in particolare nella programmazione, nel monitoraggio e valutazione, collegando il progetto agli indirizzi politici del Comune;
- gestionale: l'Ufficio Tempi collocato strategicamente nel settore Servizi istituzionali, ha seguito da un punto di vista operativo e organizzativo il progetto.

Il processo è stato sostenuto da indagini e approfondimenti che hanno contribuito a costruire i dati di contesto inseriti nel PTO a sostegno delle politiche e dei progetti.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari di Brugherio (approvato dal Consiglio comunale il 20 aprile 2007) è costituito da un unico documento. Sono presenti numerosi dati di contesto e informazioni sul territorio. Nel documento vi sono mappe dei principali cronotopi urbani.

Individua quattro assi strategici o politiche, ognuna con un titolo "evocativo" calibrato sul contesto locale:

- *Accessibilità: Brugherio comune aperto;*
- *Conciliazione: Il tempo ritrovato;*
- *Riqualficazione e trasformazione urbana: La Brugherio che sarà;*
- *Mobilità sostenibile: Brugherio in movimento.*

Di ciascun asse strategico il PTO fornisce un inquadramento generale di cui sono specificati: il problema di partenza, le giustificazioni, gli argomenti, le finalità sociali, le priorità del problema e i progetti.

A loro volta, di ciascun progetto vengono individuati: gli obiettivi specifici, i destinatari prioritari, il gruppo di lavoro intersettoriale, le attività progettuali.

Il PTO presenta inoltre:

- una lettura differenziata per genere del mercato del lavoro;
- una ripartizione di occupati e occupate per settore di attività e una ricostruzione della vocazione economica del territorio;
- la lettura di genere del personale comunale, propedeutica alla pianificazione e progettazione delle politiche di conciliazione interne all'ente comunale.

L'analisi delle caratteristiche della popolazione in chiave di genere utilizza il modello di analisi demografica proposto da Badalassi (2005), che suddivide la popolazione considerando il ciclo di vita di donne e uomini, per aree demografiche potenzialmente interessate alle politiche di conciliazione tra i tempi di vita e tempi di lavoro. La lettura consente di approfondire i bisogni di conciliazione e offre la possibilità di riflettere su fasce specifiche d'età, individuate come bacini potenziali di utenza per i servizi erogati dal Comune.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Brugherio Comune Aperto

Il progetto Brugherio Comune Aperto ha visto le seguenti azioni:

- *Sportello multifunzionale informatico.* La principale sperimentazione ha riguardato l'accessibilità on-line ad alcuni servizi e procedure erogate dal Comune. Lo sportello multifunzionale informatico, "aperto" 24 ore su 24, ha visto l'attivazione di numerosi servizi e pratiche di livelli vari di interattività. L'azione ha coinvolto operatori e operatrici di sportelli e uffici dell'ente e ha perseguito i seguenti obiettivi: semplificare le procedure amministrative; rendere più trasparente la relazione tra pubblica amministrazione e utenza; ridurre i tempi burocratici. Destinatari/e privilegiati sono professionisti e utenza specializzata.



- *My city pass*, una sperimentazione sulla Carta Regionale dei Servizi (CRS). È un'altra azione sperimentale rilevante, relativa alla distribuzione di lettori smart card della CRS, connessa all'uso interattivo della carta come strumento di identificazione e accesso allo sportello on-line del Comune di Brughiero. L'azione è stata realizzata in sinergia con il Comune di Monza, il Comune di Villasanta, l'ospedale San Gerardo e la Regione Lombardia. Gli enti territoriali hanno collaborato nelle azioni di formazione, comunicazione, confronto con portatori di interesse territoriali ad ampio potere decisionale. Tra gli esiti formali del percorso sperimentale vi è il protocollo d'intesa firmato dai partner.
- *Miglioramento degli orari degli uffici comunali*. L'iniziativa ha consentito di ipotizzare il miglioramento dell'accessibilità fisica agli uffici comunali e servizi pubblici mediante la redazione di uno studio di fattibilità. L'attenzione è stata posta sia sulle esigenze dell'utenza che sui vincoli organizzativi dell'ente comunale tenendo presente il problema della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro del personale dipendente. Obiettivo è l'armonizzazione e il coordinamento degli orari degli uffici comunali.

#### **Apri Pista: studi e proposte di mobilità leggera**

Il progetto nasce con l'obiettivo di incentivare la mobilità ciclabile su scala urbana.

Gli studi realizzati hanno privilegiato il problema dell'accessibilità ai servizi, e hanno consentito la definizione

della rete ciclabile in funzione della possibilità di raggiungere i servizi comunali e di interesse pubblico.

Lo studio ha ricostruito la mappa della rete ciclo-pedonale attraverso il rilievo geometrico, l'individuazione della segnaletica, delle barriere architettoniche, dell'arredo urbano.

I principali destinatari del progetto sono coloro che utilizzano più frequentemente la bici: anziani/anziane; bambini/bambine; studenti/studentesse.

#### **Percorso di narrazione autobiografica rivolto alle dipendenti del Comune**

È stato realizzato un ciclo d'incontri con alcune delle dipendenti comunali, in cui le donne hanno narrato il proprio vissuto del tempo. È stato utilizzato il metodo autobiografico, anche tramite scrittura e racconto, per indagare i bisogni di conciliazione delle lavoratrici e approfondire l'esperienza personale del tempo. L'iniziativa è stata occasione per creare un clima di confronto e scambio tra le partecipanti.

#### **Approfondimenti e contatti**

*Link:*

[www.comune.brughiero.it](http://www.comune.brughiero.it)

*Responsabile del progetto:*

Lorena Peraboni,

funzionaria del settore servizi istituzionali

tel. 039 2893.303/322

[ufficiotempi@comune.brughiero.mi.it](mailto:ufficiotempi@comune.brughiero.mi.it)



## Piano dei Tempi e degli Orari del Comune di Cormano

Comune di Cormano



### Cormano

Provincia di Milano  
Popolazione: 19.129  
Maschi: 9.294  
Femmine: 9835  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 23 aprile 2007

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabili politici:**  
Sindaco: Roberto Cornelli,  
e Assessore al personale,  
servizi demografici, affari generali,  
politiche della casa, promozione  
pari opportunità: Renata Arzani

**Responsabile amministrativo:**  
Responsabile servizio segreteria,  
Urp, Ced: Simona Colombo

**Struttura di gestione del progetto:**  
Ufficio Tempi

**Cabina di regia politico-amministrativa**  
con funzioni di indirizzo e governo  
del progetto

**Nucleo di autovalutazione politico  
amministrativo**

Ambiti di  
intervento

mobilità sostenibile  
accessibilità e fruibilità temporale dei  
servizi pubblici e privati

### Il contesto di riferimento

Cormano si trova a nord di Milano. Confina con i comuni di Bollate, Paderno Dugnano, Cusano Milanino, Bresso e Novate. Il territorio comunale è diviso in frazioni fra loro separate dalla presenza di infrastrutture viarie.

Gli esercizi commerciali e i servizi di interesse collettivo sono concentrati solo in alcune zone della città: in molti quartieri, pur densamente abitati, la loro presenza è molto rarefatta.

Una delle criticità del territorio è legata alla mobilità e agli spostamenti all'interno del comune. La mancanza di un trasporto pubblico locale che garantisca i collegamenti interni provoca, soprattutto alle persone anziane, e in special modo alle donne spesso sprovviste di patente, difficoltà ad accedere agli esercizi commerciali e a servizi di pubblico interesse quali le farmacie, gli ambulatori e l'ospedale. Difficoltosi risultano essere anche gli spostamenti verso i comuni limitrofi.

Relativamente all'accessibilità dei servizi pubblici e di interesse collettivo, emerge l'esigenza di ridurre i tempi di attesa negli uffici postali e di adeguare gli orari di apertura delle banche con gli orari di lavoro. L'accessibilità degli uffici comunali è di buona qualità: sono tuttavia individuati alcuni interventi per migliorare ulteriormente i servizi offerti.

Tutte le fasce della popolazione usufruiscono dei negozi di vicinato per le piccole spese quotidiane. L'apertura domenicale dei negozi è considerata dall'amministrazione comunale e dagli abitanti un'alternativa interessante sia per sopperire ai vincoli imposti dall'orario lavorativo (i negozi di vicinato chiudono alle 19.30), sia come momenti di intrattenimento per i giorni non lavorativi.

### Carattere dell'esperienza

Un fattore di successo è rappresentato dall'organizzazione e modalità di lavoro interne al Comune,



Cormano.  
Villa Manzoni in occasione di un evento dell'Ottobre manzoniano, 2006

dove l'Ufficio Tempi è concepito come struttura con personale di molti settori. L'efficacia di questa nuova modalità di lavoro trasversale si è resa evidente nella costruzione delle azioni sperimentali che hanno richiesto collaborazioni tra più uffici e ha creato le condizioni per la contaminazione del piano territoriale degli orari, attraverso le azioni sperimentali, con altri strumenti di pianificazione quali il Piano Urbano del Traffico.

## Il processo

È stato istituito un Ufficio Tempi, concepito come ufficio trasversale all'interno dell'amministrazione, formato da personale afferente a diversi settori: Staff del sindaco, Urp, Servizi sociali, Urbanistica, Commercio, Polizia locale, Cultura sport istruzione, Progetti e comunicazione, Informatica, Ufficio case, Segreteria. Questa struttura ha attivato le azioni sperimentali, capaci di sollecitare nel piano territoriale degli orari un'interazione con il Piano Urbano del Traffico grazie all'iniziativa del pedibus: da sperimentazione temporanea in una scuola elementare, attraverso la sua messa a regime ed estensione gra-

duale a tutte le scuole elementari del territorio, sta diventando una forma di mobilità alternativa all'uso dell'auto da parte delle famiglie per accompagnare i figli a scuola.

Le criticità del territorio sono state indagate attraverso l'ascolto della cittadinanza; in particolare con indagini con questionario alle famiglie con figli (3-14 anni), ai giovani (14-19 anni) e ai nuovi residenti. Sono state inoltre realizzate interviste in profondità a testimoni privilegiati sui temi della terza età e delle pari opportunità.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari di Cormano (approvato dal Consiglio comunale il 23 aprile 2007) è inquadrato all'interno del Programma di mandato 2004-2009 della Giunta comunale.

La visione parte dalla considerazione che Cormano è «una città che vuole puntare sulla cultura e sulla coesione sociale per diventare più attenta a chi lavora e abita e che, nel contesto metropolitano, si distingue per tradizione civica e capacità attrattiva nell'area nord di Milano». A partire da questa affer-



LINEA "FORMICA"	
FERMATE	ORARIO
1) Via Prealpi ang. Via Orobica	h. 8.00
2) Via Bergamo ang. Via Prealpi	h. 8.02
3) Via Acquati ang. Via Adamello	h. 8.05
4) Via Acquati ang. Via Veneto	h. 8.09
5) Via Veneto ang. Via Garibaldi	h. 8.11
6) Via Manzoni (Coop)	h. 8.18
7) Via Beccaria fronte civici 2-8	h. 8.19
Arrivo scuola I.C. "A. Manzoni"	h. 8.23



Cormano.  
Il pedibus verso  
la scuola  
A. Manzoni e gli  
orari della "linea" di  
questo trasporto  
sostenibile

mazione vengono individuate tre parole chiave connotative: «attrattiva», «sostenibile» e «solidale». Le tre parole chiave con i loro significati polisemici sono declinate in linee politiche che a loro volta si articolano in una serie di progetti. La rilettura in chiave temporale della visione strategica e delle progettualità in corso vuole essere un modo per contaminare con lo sguardo del tempo la futura programmazione.

Il PTO presenta le seguenti finalità:

- coordinare gli orari di apertura delle attività e dei servizi;
- favorire l'economia di scambio locale, aumentando l'accessibilità degli esercizi commerciali e valorizzandone la valenza di luogo di socializzazione e scambio informativo;
- rendere fruibile i servizi e lo spazio urbano, dedicando particolare attenzione alle famiglie con figli, ai giovani obbligati agli spostamenti per raggiungere i luoghi di studi o di aggregazione, ai soggetti anziani, ai nuovi residenti;
- migliorare il rapporto tra tempo dedicato al lavoro e tempo dedicato alla cura delle famiglie e di sé;
- favorire le pari opportunità tra uomo e donna, at-

traverso servizi centrati sulle reali esigenze delle donne, con particolare attenzione alle madri lavoratrici.

Il Piano individua quattro aree di intervento:

- commercio: ampliamento degli orari di apertura degli esercizi commerciali in occasione di manifestazioni culturali, sportive, ricreative;
- trasporti: ampliamento del servizio di trasporto interno;
- mobilità scolastica: il pedibus, alternativa sicura, divertente ed ecologica al trasporto di bambini e bambine a scuola;
- accessibilità ai servizi comunali: individuazione e sperimentazione di interventi volti ad ampliare la fruizione dei servizi da parte dell'utenza.

Ciascuna area di intervento ha visto l'attuazione di un'azione sperimentale, di cui il PTO prevede la messa a regime nei prossimi anni.

## Iniziative e azioni sperimentali

Sono state realizzate diverse azioni sperimentali relative alla mobilità sostenibile e all'accessibilità dei servizi. Queste ultime in particolare hanno riguardato



l'apertura degli esercizi commerciali e l'ampliamento degli orari di apertura di uffici e sportelli comunali.

### **Pedibus**

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, a febbraio 2007 è stato sperimentato il pedibus in una scuola elementare di un quartiere periferico. Sono state individuate due linee. Alcune associazioni si sono rese disponibili a svolgere il ruolo di accompagnatori, mettendo a disposizione tre volontari e tre sostituti. Ciascuna ha preso in carico una linea. La partecipazione è stata aperta anche ai genitori. Una catena di plastica colorata ha accompagnato la fila dei bambini/bambine lungo il percorso per affrontare eventuali problemi di sicurezza dovuti al traffico.

### **Trasporto interno Cormano**

Un'altra iniziativa relativa alla mobilità è stata la sperimentazione di una linea di trasporto interno di collegamento tra le frazioni e i principali punti di riferimento commerciali e i servizi di pubblico interesse del territorio comunale. L'iniziativa ha avuto luogo in occasione della manifestazione natalizia (6-24 dicembre 2006). Il servizio è stato attivo cinque giorni alla settimana, da mercoledì alla domenica, con corse alla mattina e al pomeriggio.

### **Crono-commercio**

La sperimentazione è stata relativa all'apertura diurna festiva dei negozi di vicinato e delle botteghe artigiane in occasione dell'Ottobre manzoniano, una serie di manifestazioni culturali e ricreative organizzate nei mesi di settembre e ottobre 2006. L'azione è stata promossa in collaborazione con l'associazione di categoria. Sono stati coinvolti circa 15 commercianti e artigiani localizzati nel quartiere dove si concentrano la gran parte delle iniziative legate alle manifestazioni.

### **Crono-servizi: Mercoledì del cittadino**

La sperimentazione riguardante l'accessibilità ai servizi comunali ha visto, per quattro settimane nei mesi di febbraio e marzo 2007, l'apertura non stop degli uffici il mercoledì dalle 8.45 alle 18.45. Le modalità organizzative sono state concordate con le organizzazioni sindacali interne. È stata ridotta di mezz'ora la pausa pranzo. La mezz'ora è recuperata il venerdì con uscita anticipata alle 13.30. Nel PTO vengono messe in evidenza le «difficoltà logistiche e organizzative emerse in sede di sperimentazione» oltre a criticità relative alla «reale e possibile disponibilità del personale operante presso gli uffici comunali». Vengono anche evidenziate «difficoltà nel giudicare l'effettiva capacità del progetto nel rispondere in maniera esaustiva alle reali esigenze della cittadinanza». Alla luce di queste criticità «l'amministrazione comunale intende intraprendere un percorso di concertazione con le organizzazioni sindacali, volto a definire modalità alternative d'intervento che vadano comunque nell'ottica di favorire una più estesa fruizione dei servizi dell'utenza».

### **Approfondimenti e contatti**

#### *Pubblicazione:*

S. Colombo, A. Leone, A. Pozzi, *Le politiche dei tempi e degli orari: l'esperienza di Cormano*, Carocci, Bologna, 2007

#### *Link:*

[www.comune.cormano.mi.it](http://www.comune.cormano.mi.it)

#### *Responsabile del progetto:*

Antonio Leone, responsabile progetti e comunicazione

tel. 02 66324234

e-mail: [antonio.leone@comune.cormano.mi.it](mailto:antonio.leone@comune.cormano.mi.it)

#### *Ufficio Tempi:*

Simona Colombo, responsabile servizio segreteria, Urp, Ced, mobility manager; tel. 02 66324209

e-mail: [simona.colombo@comune.cormano.mi.it](mailto:simona.colombo@comune.cormano.mi.it)



## Una città vicina ai tempi di vita di generi, generazioni e genti

Comune di Desenzano del Garda



### Desenzano del Garda

Provincia di Brescia  
Popolazione: 26.303  
Maschi: 12.415  
Femmine: 13.888  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
l'11 aprile 2007

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Assessore ai servizi sociali e sanitari,  
sistemi informativi, politiche per le pari  
opportunità: Silvia Colsanti (2005/2007);  
Assessore ai servizi sociali, a pari  
opportunità e politiche temporali: Valentino  
Marostica (2007/2008)

**Responsabile amministrativo:**  
Direttore generale, Giuseppe Econimo

**Struttura di gestione del progetto:**  
Gruppo di progetto intersettoriale e  
Comitato di coordinamento tecnico

Ambiti di  
intervento

Armonizzazione degli orari dei servizi  
pubblici e privati con gli orari di lavoro

Partner e  
attori coinvolti  
nell'azione  
sperimentale  
*Locì città  
universitaria*

Comune di Desenzano del Garda  
Commissione per le pari opportunità  
Comitato per le pari opportunità del  
Comune  
Rappresentanze sindacali  
Rappresentanti delle principali industrie  
Dirigenti scolastici  
Rappresentanti delle aziende di servizi:  
ASL, Poste, Istituti di credito, farmacie,  
Centro per l'Impiego, INPS, Azienda  
Ospedaliera, Garda Uno S.p.A., Italgas  
S.p.A., Navigarda

### Il contesto di riferimento

Desenzano del Garda è una vivace cittadina di circa 27.000 abitanti collocata all'estremità sud-ovest del Lago di Garda. Grazie alla sua posizione geografica privilegiata, il turismo, anche giornaliero, influisce in modo apprezzabile sull'economia locale. La sua localizzazione, vicino a importanti linee di comunicazione stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali, la rendono un nodo strategico per l'intero basso Garda.

La prossimità alle direttrici infrastrutturali non pone particolari problemi di mobilità nei giorni feriali. L'intero sistema stradale va invece in crisi nel weekend e nelle giornate festive. Ogni fine settimana, la città accoglie i proprietari delle seconde case con il conseguente aumento di oltre un terzo della popolazione urbana. La presenza di *city users* fa registrare il tutto esaurito nelle strutture ricettive. Questo fenomeno, significativo per l'economia della città, costituisce tuttavia un fattore di criticità per la qualità della vita e la sostenibilità ambientale.

Dal punto di vista socio-demografico la città sta conoscendo un rapido cambiamento: diminuisce il tasso di natalità; un cittadino su cinque ha più di 66 anni; una famiglia su tre è mononucleare; il numero di giovani donne disoccupate è superiore rispetto alla provincia; i cittadini stranieri, donne soprattutto, hanno raggiunto il 10% e sono in costante aumento.

Per raccogliere elementi utili alla stesura del piano territoriale degli orari sono state condotte alcune indagini mirate alla conoscenza dell'uso del tempo. I risultati hanno messo in evidenza che le principali criticità nella conciliazione dei tempi interessano:

- la mobilità, per la preferenza dell'uso del mezzo privato rispetto a quello pubblico, per l'insufficienza di parcheggi e le difficoltà di muoversi sul territorio a piedi e in bicicletta;



- la cura della famiglia, dei minori e degli anziani;
- l'accesso agli uffici pubblici e di interesse collettivo a causa della rigidità degli orari e della loro non sufficiente armonizzazione con le esigenze delle popolazioni che vivono, soggiornano, transitano sul territorio.

## Carattere dell'esperienza

Il titolo del progetto *Generi, generazioni e genti in una Desenzano che cambia* esprime l'intento di assumere uno sguardo attento alle differenze e alle molteplicità. Il progetto vuole porre attenzione ai problemi di donne e uomini (generi), alle esigenze legate ai diversi cicli della vita (generazioni) e considerare al contempo il carattere multiculturale che caratterizza il territorio di Desenzano (genti).

L'attenzione alle differenze ha portato l'amministrazione comunale alla definizione del Piano delle Azioni positive, a partire da una lettura della propria organizzazione utilizzando la prospettiva di genere. È stata realizzata un'analisi del personale in chiave di genere ed è stato approfondito il tema della conciliazione dei tempi di vita e lavoro dei/delle dipendenti comunali, studi intesi come propedeutici alla pianificazione di azioni positive.

## Il processo

Il processo ha visto l'organizzazione di forum di discussione con gli attori del territorio volti a costruire un quadro condiviso dei problemi. Gli incontri sono stati organizzati a partire dalla presentazione e discussione degli esiti di alcune indagini realizzate, relative a:

- l'offerta dei servizi della città;
- i tempi della scuola e i tempi delle famiglie;
- la conciliazione dei tempi di vita e lavoro dei dipendenti di otto aziende sul territorio comunale e all'interno del Comune.



Sono stati inoltre organizzati incontri con i dirigenti scolastici che hanno portato alla definizione di un *calendario comune per tutte le scuole statali* dell'infanzia, primarie e secondarie di primo grado.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale l'11 aprile 2007) si propone di diffondere la cultura della conciliazione dei tempi come strumento di sostegno delle pari opportunità e di miglioramento della qualità della vita. Sono individuate dieci linee di politiche temporali dove centrali sono le dimensioni del "tempo":

- tempo obbligato: migliorare la qualità del tempo

impiegato nello svolgimento delle attività obbligatorie o necessarie;

- risparmiare il tempo senza aumentare la velocità dei ritmi di vita individuali;
- rallentare il tempo: far prevalere i ritmi biologici sui ritmi sociali, favorendo occasioni per trascorrere il tempo più lentamente;
- accordare tempi non coincidenti all'interno di un nucleo familiare attraverso servizi integrativi con funzione di ponte temporale;
- sincronizzare i tempi: coordinare attività e servizi per ambiti territoriali omogenei;
- festeggiare il tempo: il tempo della festa è un modo per formare, riaffermare e accrescere il senso d'appartenenza alla comunità;
- accelerare per ridurre il tempo: aumentare la velocità con cui si forniscono informazioni e/o servizi, potenziando i servizi on line;
- tempi burocratici certi: garantire nei diversi settori delle pubbliche amministrazioni la certezza dei tempi di risposta alle istanze di diversa natura poste dai cittadini;
- vivere il tempo libero: promuovere politiche affinché il tempo sia vissuto e non puramente trascorso;
- scambiare e donare il tempo: incentivare le reti di solidarietà e di volontariato nella duplice direzione del dono del tempo a chi ne ha più bisogno. Il riferimento è alla Banca del tempo.

Le linee politiche sono declinate in progetti strategici e azioni riconducibili alle seguenti misure:

- sviluppare il sistema degli sportelli unici e l'uso della rete telematica nell'erogazione dei servizi amministrativi;
- attivare servizi compensativi della sincronia tempo lavoro/tempo scuola o tempo servizi agli anziani;
- sviluppare un sistema sostenibile di mobilità, di localizzazione e di apertura o di funzionamento dei servizi di interesse pubblico.



## Iniziative e azioni sperimentali

### **Istituire lo Sportello dei cittadini: l'attuazione della doppia conciliazione dei tempi**

Il processo di definizione del piano territoriale degli orari si realizza in concomitanza con la creazione di due Sportelli unici del cittadino di cui uno decentrato, finanziato dal Programma Cantieri del Forze e avviato nel 2004, e uno polifunzionale. Lo sportello unico polifunzionale (approvato nel Piano integrato di cambiamento comunale) è stato inaugurato nell'estate 2005, mentre quello decentrato è attivo da febbraio 2007 nella frazione di Rivoltella, dove era già presente un ufficio relazioni con il pubblico decentrato.



Desenzano del  
Garda.  
La città vista  
dal porto

Per la realizzazione dello sportello decentrato è stato definito, con i sindacati, un accordo sulla turnazione e sugli incentivi al personale coinvolto. Sono stati organizzati momenti di formazione al personale e una campagna informativa alla cittadinanza.

Agli sportelli fisici è stato affiancato uno sportello telematico che si arricchisce in itinere di funzioni e servizi on-line anche in collaborazione con altri comuni.

Il progetto ha concorso ai Cantieri di Innovazione del Ministero della Funzione Pubblica, il laboratorio di sperimentazione delle migliori pratiche di buona amministrazione. Il Comune è stato premiato per la realizzazione dello sportello come uno dei progetti più innovativi.

## Approfondimenti e contatti

*Pubblicazione:*

Comune di Desenzano del Garda, *Più tempo per tutti*, 2007, brochure

*Link:*

[www.comune.desenzano.brescia.it](http://www.comune.desenzano.brescia.it)

*Responsabile del progetto:*

Giuseppe Econimo, direttore generale  
tel. 030 9994211



## Ri-tempiamoci

Comune di Desio



### Desio

Provincia di Milano  
Popolazione: 38.259  
Maschi: 18.731  
Femmine: 19.528  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 29 novembre 2007

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Sindaco, G.P. Mariani  
**Responsabile amministrativo:**  
Segretario generale, Salvatore Ferlisi  
**Struttura di gestione del progetto:**  
nel PTO è prevista la costituzione  
dell'Ufficio Tempi  
**Coordinamento del progetto e  
dell'attuazione del PTO:**  
Responsabile settore comunicazione e  
membro del Comitato pari opportunità,  
Marieva Favonio

Ambiti di  
intervento

accessibilità delle informazioni e dei servizi  
della pubblica amministrazione

Partner e attori  
coinvolti  
nella definizione  
del PTO

Comune di Desio  
Agenzia delle Entrate  
Gestione Servizi AMSP Desio Trading  
S.p.a. (ora Gelsia Ambiente SPA)  
Cancelleria del Giudice di pace  
ASL Milano 3  
Ospedale di Desio  
Tribunale di Monza, sezione distaccata di  
Desio  
Camera di Commercio  
Consorzio Area Alto Milanese (CAAM)  
Poste Italiane  
Organizzazioni sindacati confederali  
Organizzazioni sindacali del Comune  
Comitato pari opportunità del Comune  
Dirigenti scolastici, comitati dei  
genitori, Consigli d'istituto degli istituti  
omnicomprensivi  
Unione Commercianti di Desio  
Unione Artigiani di Desio  
Associazione Farmacie di Desio

### Il contesto di riferimento

La Città di Desio è polo attrattore del territorio: sono presenti diversi servizi d'interesse sovracomunale, un ospedale, due sedi dell'Agenzia dell'Entrate che servono un bacino totale di 11 comuni, il Polo Tecnologico della Brianza con oltre 160 aziende operanti, la sede decentrata della Camera di Commercio, l'INPS, il tribunale di Monza (sezione distaccata di Desio) con giurisdizione su 19 comuni. Di conseguenza l'attrattività della città per fruitori non residenti è elevata e incide sulla tenuta del sistema degli orari e della mobilità del territorio.

Da un punto di vista demografico, Desio sta conoscendo un graduale e costante aumento della popolazione: nel 2006 si sono registrati 1.681 nuovi abitanti; mediamente le richieste di nuova residenza sono state 160 al mese. Crescono le famiglie mononucleari: il numero delle nuove famiglie aumenta in proporzione maggiore rispetto all'incremento dei residenti.

Le indagini effettuate evidenziano che la flessibilità negli orari di lavoro riarticola i tempi di vita e il progressivo indebolimento delle reti familiari e sociali di supporto genera un deficit di tempo per il lavoro di cura.

### Carattere dell'esperienza

Il processo è stato leva per intraprendere un percorso di riflessione sulle pari opportunità e sul *gender mainstreaming*. Al tema delle pari opportunità è dedicato uno specifico asse di intervento del piano territoriale degli orari i cui obiettivi sono la parità tra uomini e donne nell'amministrazione pubblica e il superamento delle asimmetrie di genere dei carichi familiari, liberando opportunità. In linea con queste finalità è stato istituito un Comitato pari opportunità, che ha elaborato gli indirizzi e le azioni del Piano triennale delle Azioni positive approvate dalla Giunta.



Desio.  
La linea tranviaria  
interurbana di  
collegamento  
con Milano

Un altro elemento che caratterizza il PTO di Desio è la contaminazione delle politiche temporali con il Piano di Zona a partire dalla prospettiva di genere. Per stimolare la crescita di una cultura della condivisione delle responsabilità di cura e contrastare l'espulsione delle donne dal mercato del lavoro, in ragione delle loro scelte familiari, il PTO prevede un raccordo con il Piano di Zona per introdurre *voucher* di cura e il principio del *mainstreaming* di genere nella programmazione e valutazione degli interventi nell'area minori e famiglie.

## Il processo

Sono stati costituiti tre tavoli di lavoro tematici:

- *la città sincronizzata*: all'interno del quale è stato attivato un confronto tra i servizi per individuare interventi di coordinamento dei loro orari, di maggiore semplificazione, di decentramento. Hanno partecipato i rappresentanti degli enti pubblici e di pubblico interesse del territorio;
- *il tempo amico e scambiabile*: ha trattato i temi della mobilità sostenibile nei quartieri e della messa in rete dei soggetti che animano i quartieri per sostenere la conciliazione dei tempi delle famiglie

con gli orari di lavoro e della scuola. Hanno partecipato i dirigenti scolastici e alcune associazioni di categoria;

- *il tempo facile*: il tavolo ha avuto momenti di confronto, sia nell'amministrazione comunale, sia esterni con ASL Milano 3 - Distretto socio-sanitario di Desio, Igiene e Sanità pubblica e Gestione servizi S.p.a. L'obiettivo a cui si è lavorato è facilitare l'accesso di cittadini, cittadine e utenti ai servizi comunali e agli altri servizi pubblici.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 29 novembre 2007) individua quattro assi di intervento:

- *Desio è amica e aperta 24 ore su 24*: l'obiettivo generale dell'asse è la diminuzione della necessità di spostamenti, code e attese per cittadini e cittadine e *city users*. Le finalità specifiche sono: rendere accessibili on line i servizi comunali, prevedendo l'utilizzo della Carta regionale dei servizi (CRS) e semplificare i procedimenti e i linguaggi dell'amministrazione comunale;
- *Desio è vicina e sincronizzata*: il tema è l'acces-

**CITTÀ DI DESIO**

Regione Lombardia

Giovedì 10 / 17 / 24 / 31 maggio  
a Desio

**GIORNATE NON STOP  
DEL CITTADINO**

Uffici aperti  
ad orario continuato  
dalle 9 alle 15  
(oltre al loro normale orario di apertura)

**Gestione Servizi Desio spa e AMSP Desio Trading - via Giusti 38**

**Tribunale di Monza sez. distaccata di Desio - via Galli 2**

**Ufficio scelta e revoca del medico di famiglia  
Azienda Sanitaria locale - via Fiescole 26**

**Comune di Desio - piazza Giovanni Paolo II / via Gramsci 3**

- segreteria del Sindaco
- servizi demografici
- ufficio relazioni con il pubblico (URP)
- servizio Tributi, ufficio economato e ragioneria
- segreteria generale, protocollo, centralino
- segreteria del Difensore Civico, ufficio contratti
- servizi cultura, sport e tempo libero, ufficio pubblica istruzione
- servizi sociali
- servizio edilizia privata / urbanistica e servizio lavori pubblici
- sportello unico per le imprese e ufficio ecologia
- polizia locale

(\*) su appuntamento  
(\*\*) per la richiesta del cittadino neo o non-comunitari solo su appuntamento

Progetto grafico Diana Passoni

[info@ritempiamocidesio.it](mailto:info@ritempiamocidesio.it)

Progetto Ri-tempiamoci - PIU' TEMPO PER TE

Manifesto della sperimentazione straordinaria dell'apertura di uffici della città durante la pausa pranzo, 2007

sibilità dei servizi. Le finalità dell'asse sono la sincronizzazione e il coordinamento degli orari dei servizi pubblici, la localizzazione e l'attivazione dei servizi in base alle esigenze della comunità locale,

la creazione delle condizioni per un sistema intermodale di mobilità leggera e sostenibile;

- *Desio mette in relazione e ha tempo per il futuro:* obiettivi dell'asse sono riconoscere valore sociale



al tempo, mettere in relazione esigenze simili di cittadini/cittadine e sviluppare capacità di mutuo aiuto, qualificare il tempo libero delle giovani generazioni attraverso il confronto e la condivisione con coetanei e educatori, rivitalizzare i quartieri anche attraverso progetti che coinvolgano attivamente bambini e bambine, ragazzi e ragazze;

- *Desio dà pari opportunità e libera le opportunità:* l'asse mira ad attuare parità e pari opportunità tra uomini e donne nell'amministrazione pubblica e superare le asimmetrie di genere dei carichi familiari, liberando opportunità per le donne.

## Iniziative e azioni sperimentali

Le sperimentazioni sono relative alla definizione di un *Kit salvatempo* per le pratiche di nuova residenza; alla *Giornata non stop del cittadino*; a laboratori con ragazzi, ragazze, bambini e bambine, e all'organizzazione di un evento pubblico a fine percorso.

### Il kit e il percorso "salvatempo"

Il *Kit salvatempo* è un fascicolo che descrive il percorso procedurale e contiene la documentazione necessaria per la richiesta e l'ottenimento della residenza nel comune. L'intervento consiste in una revisione, rielaborazione e ampliamento dei contenuti di un *Kit salvatempo* già in uso.

### La Giornata non stop del cittadino

La sperimentazione riguarda l'apertura straordinaria dei principali servizi pubblici e di interesse collettivo nella pausa pranzo, dalle 13.00 alle 15.00, proseguendo poi con l'orario di apertura usuale. L'azione è l'esito del Tavolo città sincronizzata.

Hanno aderito tutti gli uffici dell'amministrazione comunale, la Gestione Servizi Spa, AMSP Desio Trading, il Tribunale di Monza sezione distaccata di Desio, l'Ufficio Scelta-Revoca del medico di famiglia dell'ASL 3.

### Nuovi orari di apertura al pubblico dei servizi comunali

Sulla base degli esiti della sperimentazione *La giornata non stop del cittadino*, a partire dal 25 giugno 2007 il Comune di Desio ha modificato gli orari d'apertura al pubblico di uffici e sportelli. Nell'intento di realizzare una sincronizzazione degli orari del Comune, tutti gli sportelli sono aperti contemporaneamente.

### I giovedì d'estate in Consiglio comunale ragionando e progettando sul tempo e l'iniziativa «Porta e scambia»

L'iniziativa coinvolge bambini e bambine sul tema della conciliazione dei tempi e in particolare sul tempo libero. Sono stati organizzati, tra le attività del centro estivo, *focus group* per approfondire le loro pratiche del tempo libero durante l'estate, quando le scuole sono chiuse e la giornata non è più scandita da impegni. Hanno partecipato 160 allievi/allieve dalla prima elementare alla seconda media. Dagli incontri è emersa l'idea di organizzare la manifestazione «Porta e scambia». Il 10 novembre 2007, il gruppo di coordinamento del progetto ha organizzato la prima edizione della manifestazione dedicata a bambini, bambine, ragazzi e ragazze, protagonisti di uno spazio dove possono scambiare le loro cose in piena libertà e autonomia.

### Approfondimenti e contatti

Link: [www.comune.desio.mi.it](http://www.comune.desio.mi.it)

Responsabile del Piano territoriale degli Orari:

Salvatore Ferlisi, segretario generale

tel. 0362 392.263

e-mail:

[segreteriaadicoordinamentoPTO@comune.desio.mi.it](mailto:segreteriaadicoordinamentoPTO@comune.desio.mi.it)



## Legnano Amica. Un Piano degli Orari per l'armonizzazione dei servizi conciliativi

Comune di Legnano



### Legnano

Provincia di Milano  
Popolazione: 56.726  
Maschi: 27.421  
Femmine: 29.305  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 27 marzo 2008

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Assessore alle attività educative,  
formative e pari opportunità:  
Domenico Gangemi

**Responsabile amministrativo:**  
Dirigente settore partecipazioni comunali  
e attività produttive e pari opportunità:  
Ermanno Paganini

**Struttura di gestione del progetto:**  
nel PTO è prevista l'istituzione  
dell'Ufficio Tempi

Ambiti di  
intervento

Accessibilità ai servizi

Partner e attori  
coinvolti nel  
processo di  
definizione del  
PTO

Comune di Legnano  
AMGA LEGNANO SpA  
ASL Provincia Milano 1  
CGIL Ticino Olona  
CISL Legnano Magenta  
Camera di Commercio di Milano  
Centro per l'impiego di Legnano  
Confartigianato Alto Milanese  
Confindustria Alto Milanese  
INAIL  
Poste Italiane, filiale Legnano Centro  
Provincia di Milano  
Regione Lombardia  
S.T.I.E. Autolinee SpA  
UIL  
INPS  
CIF

### Il contesto di riferimento

Situata al confine fra le province di Varese e Milano, Legnano si estende a nord-ovest del capoluogo lombardo, da cui dista circa 20 km. Costituisce con Castellanza e Busto Arsizio un sistema urbano complesso, per molti aspetti indipendente da Milano.

È sede di numerosi servizi. Tra i principali attrattori si evidenziano la nuova struttura ospedaliera, gli istituti scolastici superiori, il tribunale e il centro servizi alle imprese Euroimpresa Legnano S.c.r.l. e BIC Alto Milanese.

Centro storico del sistema industriale del Sempione, Legnano conta su un insieme di infrastrutture che garantiscono un buon livello di connessione, sia per la città che per il territorio di riferimento.

In termini di reti viarie e di accessibilità, è servita dalla linea ferroviaria Milano-Gallarate, Varese e Domodossola, e dispone di una stazione passeggeri e di uno scalo merci; a queste si aggiungono diverse linee di trasporto pubblico locale sia cittadino che a lungo raggio per gli spostamenti diffusi. Legnano ha storicamente affermato il proprio ruolo propulsore e incubatore di novità sociali e produttive proprio in ragione dello sviluppo di infrastrutture territoriali che ha accompagnato i mutamenti degli assetti tecnologico-produttivi e la corrispondente crescita delle relazioni di scambio.

Lo studio dei flussi di lavoratori e lavoratrici in entrata e uscita ha permesso di tratteggiare l'attrattività e la dinamica del mercato del lavoro locale. I dati, disaggregati per genere, evidenziano come la componente femminile si "muova di meno" e resti più spesso a lavorare nella circoscrizione di residenza.

### Carattere dell'esperienza

Caratteristica a Legnano è stata la peculiare ed efficace gestione del processo di costruzione di



politiche e progetti sui tempi urbani e l'inserimento dell'ottica di genere nelle rilevazioni dei flussi d'utenza dei servizi e del gradimento dell'offerta oraria di questi ultimi.

Elemento di successo è stata l'azione partenariale, con l'istituzione di un tavolo di numerosi partner esterni che hanno formalizzato la propria adesione alla sperimentazione mediante un protocollo d'intesa.

Interessante è stata l'esperienza di coinvolgimento nella comunicazione del progetto mediante l'istituzione di un bando per la realizzazione del logo di progetto «Legnano Amica». Il bando è stato aperto a tutti i ragazzi e ragazze residenti nel comune di Legnano e agli studenti e studentesse frequentanti le classi terze, quarte e quinte delle scuole secondarie di secondo grado, prevedendo un premio di mille euro.

## Il processo

Il processo che ha definito il piano territoriale degli orari di Legnano si è generato dalla realizzazione della *Giornata del cittadino* e dalla conseguente definizione delle politiche di accessibilità ai servizi e di coordinamento del sistema degli orari di sportelli e uffici pubblici di interesse collettivo.

Il passaggio dall'iniziativa pilota alle politiche ha consentito l'ampliamento degli obiettivi generali della politica di accessibilità a quelli della trasparenza dell'azione amministrativa, della semplificazione dei processi e linguaggi, dell'organizzazione efficace ed efficiente dei servizi. Questo passaggio ha visto la costituzione di un Laboratorio permanente dei tempi e degli orari, istituito con delibera di Giunta, che rappresenta un'unità di staff, concepita come organismo partecipativo che realizza l'intersettorialità, mediante il coinvolgimento dei diversi responsabili di settori e uffici nell'attuazione delle politiche temporali. Il Laboratorio è composto dai dirigenti dei settori implicati nel progetto Legnano Amica e ha una funzione di ge-



stione delle attività progettuali e di supporto tecnico-politico.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 27 marzo 2008) è un documento sintetico ed esaustivo in cui si rende noto il processo di realizzazione dell'azione sperimentale e il percorso d'assunzione della logica temporale nella costruzione dei problemi e delle politiche. Il PTO afferma che il tema dei tempi della città interseca tutte le politiche dell'amministrazione: la logica del tempo è una logica di *mainstreaming*.

Il PTO si articola in tre politiche d'indirizzo inerenti a tre ambiti tematici:



- conciliazione dei tempi di vita e degli orari di lavoro;
- accessibilità e fruibilità temporale ai servizi pubblici-privati presenti sul territorio;
- mobilità sostenibile.

Le tre politiche di indirizzo rispondono rispettivamente a tre finalità di carattere generale:

- favorire la sincronizzazione tra tempi di lavoro e fasce orarie di erogazione di servizi per l'infanzia e per gli anziani;
- sviluppare il sistema degli sportelli polifunzionali e l'uso della rete telematica nell'erogazione dei servizi amministrativi;
- individuare, promuovere e sviluppare un sistema sostenibile di mobilità, al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare, e potenziare il trasporto pubblico rendendo più flessibili e adattivi gli orari d'erogazione.

Le politiche di indirizzo presentano un inquadramento generale delle criticità a cui vogliono porre rimedio; le linee progettuali che ne derivano fanno riferimento al contesto urbano di cui vengono individuati precisi obiettivi di cambiamento.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Il Martedì del cittadino

La principale sperimentazione del progetto *Legnano amica* è il *Martedì del cittadino*, giorno di apertura prolungata e sincronica di uffici e sportelli dell'amministrazione comunale e di numerosi enti erogatori di servizi di interesse collettivo. Ha avuto un periodo di sperimentazione di circa due mesi e ha visto l'apertura a orario continuato dalle 9.30 alle 16.30 di sportelli e uffici.

Il martedì è stato scelto perché è il giorno in cui



Legnano.  
L'area pedonale  
del centro storico.

hanno luogo il mercato cittadino e la riunione della Giunta comunale nel tardo pomeriggio: un giorno, dunque, di “apertura” della città sotto molti profili. La fascia oraria di apertura contemporanea è stata individuata sulla base dei risultati della rilevazione e analisi svoltesi nella prima fase progettuale.

Gli obiettivi espliciti della sperimentazione sono: riorganizzare i tempi e gli orari dei servizi pubblici e privati in funzione delle esigenze della domanda piuttosto che dell’offerta; favorire la conciliazione tra tempi di lavoro e tempi burocratici.

Al tavolo di partenariato dedicato hanno partecipa-

to rappresentanti dei principali enti territoriali erogatori di servizi di pubblico interesse, che hanno formalizzato l’accordo con un Protocollo d’intesa firmato il 31 gennaio 2008.

## Approfondimenti e contatti

*Link:*

[www.comune.legnano.mi.it](http://www.comune.legnano.mi.it)

*Responsabile del progetto:*

Ermanno Paganini,  
dirigente Settore Partecipazioni comunali e Attività produttive e Pari opportunità



## Piano Territoriale degli Orari: il tempo di Mortara

Comune di Mortara



### Mortara

Provincia di Pavia  
Popolazione: 15.056  
Maschi: 7.124  
Femmine: 7.932  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale degli Orari

approvato dal Consiglio comunale il 19 novembre 2007

Gestione politica e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Sindaco, Roberto Robecchi  
*Responsabile amministrativo:*  
Segretario generale, Laura Guija  
*Struttura di gestione del progetto:*  
team di progetto  
*Comitato di pilotaggio*  
politico-amministrativo con funzioni d'indirizzo

Ambiti di intervento

accessibilità ai servizi

### Il contesto di riferimento

Il comune di Mortara, situato al centro della pianura della Lomellina, dista 37 km da Pavia e 48 km da Milano. È caratterizzato prevalentemente da attività legate all'agricoltura e alla produzione alimentare. Dall'analisi della struttura demografica emerge un quadro della città in cui consistente è il numero di lavoratori e lavoratrici che quotidianamente si sposta sul territorio per raggiungere i luoghi di lavoro e che deve affrontare le problematiche legate alla gestione dei figli, del tempo libero e del disbrigo degli affari familiari e burocratici.

### Carattere dell'esperienza

Il progetto è l'occasione per riflettere in modo allargato, con il coinvolgimento di diversi attori, sul tema dell'accessibilità ai servizi pubblici e d'interesse collettivo. È stata altresì occasione per ripensare gli orari di apertura degli uffici comunali secondo le esigenze degli utenti, in particolare i tanti lavoratori pendolari.

### Il processo

Il contesto di riferimento è stato costruito attraverso diverse indagini. Sono stati realizzati:

- una mappatura degli orari di apertura dei servizi pubblici e di interesse collettivo;
- un questionario agli utenti dei servizi comunali volto a registrare il grado di soddisfazione sugli orari e sulla raggiungibilità degli edifici dell'ente e degli uffici all'interno delle strutture;
- interviste in profondità e *focus group* con il personale dell'amministrazione comunale sul tema dell'accessibilità dei servizi, la conciliazione famiglia-lavoro, la mobilità sostenibile, la riqualificazione degli spazi pubblici, le banche del tempo, la creazione di consulte per l'analisi dei tempi e degli orari e il funzionamento del trasporto locale;
- interviste a testimoni privilegiati per approfondire il tema dell'accessibilità ai servizi pubblici e di pubblico interesse;



Mortara.  
Municipio

- *focus group* con i comuni dell'ambito del Piano di Zona, le associazioni culturali, i membri della Commissione mensa scolastica, le associazioni sportive e gli utenti della biblioteca, sempre sul tema dell'accessibilità ai servizi pubblici e di pubblico interesse.

## Il piano territoriale degli orari

Gli obiettivi del piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 19 novembre 2007) sono: «*migliorare la vita dei cittadini garantendo una maggiore accessibilità ai servizi e attuando politiche di regolazione degli orari al fine di migliorare la qualità della vita all'interno della città, di garantire azioni volte a supportare le pari opportunità, di sviluppare*

*azioni che rafforzino il rapporto della cittadinanza con il territorio di riferimento*».

Il piano territoriale degli orari si focalizza sui temi dell'accessibilità ai servizi e in particolare a quelli comunali.

Il documento contiene tre schede-progetto. Due si riferiscono alle iniziative sperimentali realizzate: l'adozione di un nuovo orario di apertura degli sportelli comunali e l'aggiornamento tempestivo del sito comunale. La terza scheda-azione riguarda la creazione di una rete di ascolto tra il Comune e gli attori presenti sul territorio. È prevista la costituzione di tavoli con le associazioni culturali e di volontariato. È stata inoltre ipotizzata la possibilità di creare un "Tavolo della donna".

## Iniziative e azioni sperimentali

Sono state realizzate due iniziative sperimentali.

### **Nuovi orari di apertura degli uffici comunali**

La prima iniziativa riguarda la modifica degli orari di apertura dei servizi comunali con orario continuato dalle 10.00 alle 14.00 da lunedì a venerdì e un giorno di apertura dalle 16.00 alle 18.30. Dopo una sperimentazione di tre mesi, gli orari dei servizi comunali sono stati rimodulati: tutti i giorni sono aperti dalle 10.00 alle 13.45 e il martedì dalle 9.00 alle 18.45 con orario continuato, proponendo in tal modo un'apertura molto estesa dei servizi, capace di offrire una prestazione durante la settimana consona con il rientro nella città di residenza dei tanti lavoratori pendolari.

### **Miglioramento della comunicazione attraverso il sito internet comunale**

La seconda sperimentazione è relativa all'aggiornamento tempestivo del sito e al miglioramento delle informazioni fornite. L'azione ha previsto la mappatura del processo d'aggiornamento del sito, l'analisi delle criticità e l'individuazione delle possibili azioni di miglioramento da attuare.

## Approfondimenti e contatti

*Link:*

[www.comune.mortara.pv.it](http://www.comune.mortara.pv.it)

*Responsabile del progetto:*

Laura Guija, Segretario generale

tel. 0384 2564230





Mortara.  
Ortofoto del  
territorio comunale,  
2007





## Saronno centro. Mobilità sostenibile e accessibilità ai servizi

Comune di Saronno



### Saronno

Provincia di Varese  
Popolazione: 37.689  
Maschi: 17.912  
Femmine: 19.777  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 12 aprile 2007

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Sindaco, Pierluigi Gilli  
*Responsabile amministrativo:*  
Direttore generale/segretario generale,  
Benedetto Scaglione  
*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi

Ambiti di  
intervento

Accessibilità ai servizi

Partner e attori  
coinvolti nel  
processo di  
definizione del  
PTO

Saronno Servizi s.p.a  
Poste Italiane s.p.a.  
ASL Varese  
Azienda Ospedaliera, Ufficio CUP  
Agenzia delle Entrate  
ACI  
Banca Intesa-San Paolo  
Unipol Spa  
Alleanza Assicurazioni  
Toro Assicurazioni  
Cattolica Assicurazioni  
CGIL, CISL, UIL  
Confcommercio  
Confesercenti  
API. Associazione Piccole e  
Medie Industrie  
CNA  
Confartigianato  
Associazione degli Artigiani  
SS.AR.COM  
Commercianti organizzati  
Provincia di Varese

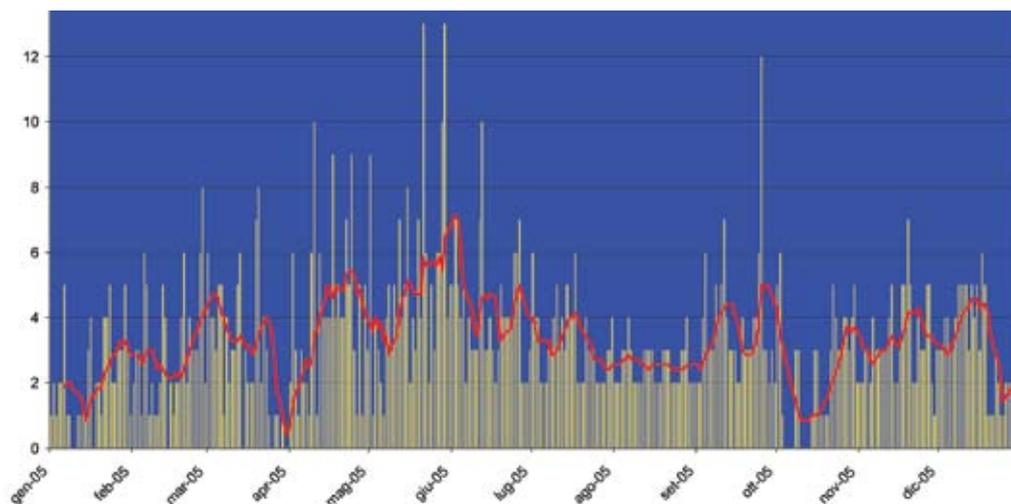
### Il contesto di riferimento

Da mercantile a industriale e complessa, Saronno conosce una riconversione verso settori tecnologicamente avanzati: si caratterizza per essere una città di servizi d'interesse sovralocale. Ritmata da orari flessibili legati al lavoro, allo studio e al tempo libero dei cittadini e delle cittadine residenti, è un polo attrattore per i comuni limitrofi e nodo di interscambio modale (auto-treno) per Milano, Como-Gottardo, Varese-Laveno, Novara, Seregno e Malpensa. È animata da calendari influenzati dalle manifestazioni fieristiche e culturali di Rho-Fiera e di Milano e dal collegamento con l'aeroporto internazionale di Malpensa. La città è centro di gravitazione per un territorio da cui provengono i maggiori flussi in entrata, sia per motivi di studio e lavoro, sia per l'utilizzo dei servizi della città, specie quelli commerciali e di interscambio modale con le Ferrovie Nord Milano. Gli insediamenti produttivi sono localizzati a completamento del tessuto insediativo tra la strada statale del Sempione e la Varesina, verso Gallarate-Varese, e nel territorio della provincia di Como. I flussi in uscita sono determinati da motivi di lavoro, studio e svago: interessano in modo diffuso, e quasi omogeneo, le quattro province, al cui confine si colloca Saronno (Milano, Como, Varese, Monza) e le città di Gallarate, Legnano, Seregno.

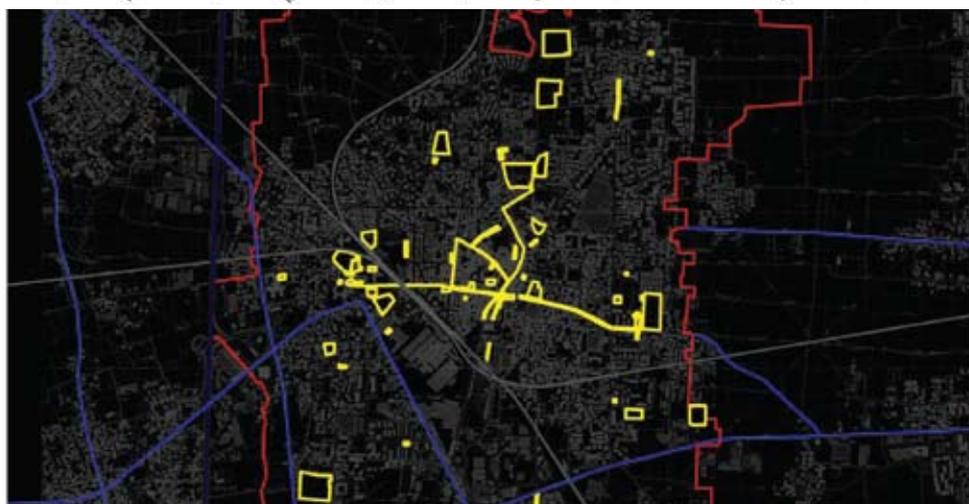
I calendari della città che determinano le traiettorie di mobilità sono dipendenti dagli orari di lavoro sempre più flessibili, ma anche dagli orari di apertura dei servizi di grande scala, sempre più distribuiti nell'arco delle ventiquattro ore.

### Carattere dell'esperienza

Peculiarità dell'esperienza del Comune di Saronno è l'integrazione del processo di coinvolgimento politico con quello amministrativo, interno all'ente comunale, soprattutto nel percorso di formazione e apprendimento disciplinare rivolto agli *stakeholder* che hanno



Saronno.  
Carta cronografica  
degli eventi



concorso alla costruzione delle politiche e delle azioni sperimentali; tra questi vi sono numerosi enti pubblici e privati erogatori di servizi di interesse collettivo, tra cui istituti bancari e assicurazioni. Uno degli obiettivi perseguiti dal processo partenariale è stato quello di rafforzare e sostenere la capacità di coprogettazione.

## Il processo

Le politiche d'indirizzo inserite nel piano territoriale degli orari sono state definite negli incontri di formazione e nei tavoli di partenariato. I workshop hanno

consentito l'individuazione condivisa dei problemi di partenza e delle possibili soluzioni. Le tematiche affrontate per la realizzazione dell'azione pilota hanno fornito dettagli sulle criticità inerenti al trasporto pubblico locale (treni, autobus, snodi ferroviari), al pendolarismo in uscita e in entrata, agli stili di mobilità di cittadini e cittadine e al traffico veicolare. Vi è stata inoltre una ricognizione dei problemi di accessibilità e vivibilità serale della zona del centro da cui è scaturita la proposta di sperimentazione sugli orari di apertura dei negozi di vicinato situati in centro.

La definizione del documento e delle azioni pilota è stata esito di un processo partecipato.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 12 aprile 2007) è costituito da un unico documento che contiene analisi sintetiche inerenti alle trasformazioni economiche del territorio, al sistema urbano, ai poli d'attrazione e ai principali nodi viari e ferroviari; fornisce un insieme di carte cronografiche.

Molto dettagliata si presenta la strumentazione cartografica che ricostruisce il sistema dei cronotopi urbani. Le carte realizzate sono: carta del sistema urbano saronnese; carta della distribuzione delle grandi superfici di vendita, discoteche, parchi; carta della morfologia spaziale dei territori di provenienza e destinazione degli studenti e dei lavoratori; carta degli usi degli esercizi pubblici urbani.

Le politiche di indirizzo definite nel Piano sono:

- mobilità sostenibile su diverse scale;
- accessibilità dei servizi sul territorio e riqualificazione dello spazio pubblico;
- ufficio Tempi della città di Saronno;
- conciliazione dei tempi di vita per sé e degli orari di lavoro.

## Iniziative e azioni sperimentali

Due iniziative sperimentali implementano le politiche di accessibilità dei servizi.

### Orari di apertura al pubblico: la Giornata del cittadino

La prima delle azioni sperimentali istituisce, a chiusura del progetto (aprile 2007), il *Giovedì del cittadino*, che prevede l'apertura prolungata a orario continuato, dalle 9.00 alle 18.00, di tutti gli uffici comunali e di alcuni uffici e sportelli di enti territoriali erogatori di servizi di interesse collettivo.

### ORARI DEL COMMERCIO:

### VIVIBILITÀ E SICUREZZA DEL CENTRO CITTÀ

"Vivibilità e sicurezza del centro città" è un progetto promosso dal Comune di Saronno. L'obiettivo è favorire l'articolazione oraria del commercio nella zona centrale della città con, ad esempio, iniziative quali aperture serali, orari continuati o aperture domenicali diversificate, in modo da rivitalizzare il centro città migliorandone la sicurezza e la vivibilità.



Le seguenti Associazioni di categoria hanno aderito all'iniziativa del Comune:

**CONFCOMMERCIO**  
Associazione  
Commercianti

**CONFESERCENTI**

**A.P.I.**  
Associazione Piccole e  
Medie Industrie

**C.N.A.**  
Confederazione  
Nazionale Artigiani

**ASS.AR.COM.**  
Associazione artigiani  
commercianti organizzati

**ASSOCIAZIONI  
ARTIGIANI**  
della Provincia di Varese  
Confartigianato

Le associazioni sindacali  
**CGIL, CISL** e **UIL** hanno  
espresso l'assenso di  
massima all'avvio di detti  
progetti, demandando  
alla contrattazione specifica  
le modalità operative  
e attuative.

La sottoscrizione di un Protocollo d'intesa da parte dei numerosi enti erogatori di servizi aderenti all'iniziativa ha consentito l'avvio della sperimentazione nel settembre 2008. L'iniziativa ha riscosso notevole successo, come risulta dal monitoraggio effettuato dai referenti del progetto: la presenza rilevata negli uffici comunali, nella nuova fascia oraria di apertura, è stata mediamente stimata in 600 utenti al mese.

### Orari del commercio: vivibilità e sicurezza del centro città

La seconda azione riguarda la sperimentazione di nuovi orari di apertura degli esercizi commerciali di vicinato situati nel centro storico. Esito del processo partena-



## ORARI DI APERTURA AL PUBBLICO

## LA GIORNATA DEL CITTADINO

La Giornata del cittadino è un progetto promosso dal Comune di Saronno. Il progetto è nato come azione del Piano Territoriale degli Orari per cercare di ampliare e semplificare l'offerta dei servizi della città, permettendo ai cittadini di **scegliere il momento migliore** per recarsi presso uffici e sportelli evitando code e spostamenti inutili. Nei mesi scorsi si sono svolti una serie di incontri tra il Comune di Saronno ed altri Enti pubblici e privati (Banche, Assicurazioni, ecc) e le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dai quali è emersa la generale **volontà di contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti ai cittadini.**



I seguenti Enti hanno aderito all'istituzione della "Giornata del Cittadino", identificandola nel **giovedì con orario continuato dalle ore 9.00 alle ore 16.00** e in una fascia oraria di **apertura certa degli sportelli dalle ore 09.00 alle ore 12.00 dal lunedì al venerdì:**

COMUNE DI SARONNO  
SARONNO SERVIZI SPA  
POSTE ITALIANE SPA  
A.S.L. VARESE  
DISTRETTO SOCIO  
SANITARIO SARONNO  
per l'ufficio famiglia-età  
evolutiva e disabili  
AZIENDA OSPEDALIERA  
PRESIDIO SARONNO  
Ufficio Cup e  
distribuzione referti  
medici



riale è la sottoscrizione di un Protocollo d'intesa in cui le associazioni di categoria di commercianti e artigiani coinvolte dichiarano la propria disponibilità a partecipare alla costruzione di nuovi sistemi di orari di apertura dei negozi di vicinato. Viene dichiarato inoltre l'intento di concordare un calendario d'iniziativa, tra cui le aperture serali e domenicali con orari continuati, in coerenza con le linee strategiche del piano territoriale degli orari. Il protocollo è stato firmato nell'aprile 2007.

## Approfondimenti e contatti

*Link:*

[www.comune.saronno.va.it](http://www.comune.saronno.va.it)

*Responsabile del progetto:*

Direttore generale e segretario generale,  
Benedetto Scaglione, tel. 02 96710301

*Ufficio tempi:*

Luca Paris, tel. 02 96710367

e-mail: [segreteria@comune.saronno.va.it](mailto:segreteria@comune.saronno.va.it)

[cittaaltempo@comune.saronno.va.it](mailto:cittaaltempo@comune.saronno.va.it)



## Centro città di Vigevano. Accessibilità ai servizi e riduzione del traffico veicolare

Comune di Vigevano



### Vigevano

Provincia di Pavia  
Popolazione: 59.523  
Maschi: 28.608  
Femmine: 30.915  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
il 4 giugno 2007

Gestione politica  
e amministrativa

**Responsabile politico:**  
Assessore ai servizi educativi e politiche  
giovanili, pari opportunità e politiche  
temporali, servizi informatici:  
Antonella Mairate

**Responsabile amministrativo:**  
Responsabile servizio pari opportunità e  
politiche temporali: Marilena Catozzo

**Struttura di gestione del progetto:**  
Gruppo di lavoro interno intersettoriale

Ambiti di  
intervento

Mobilità sostenibile

Partner e attori  
coinvolti nel  
processo di  
definizione del  
PTO

Comune di Vigevano  
Circoscrizioni  
Associazioni sociali e socio-sanitarie  
Associazioni culturali e sportive  
Associazioni consumatori  
Imprese, commercio, liberi professionisti  
Camera di commercio  
Banche  
Rappresentati mondo della scuola  
Aziende di servizio di pubblico interesse  
Azienda di trasporti e mobilità  
INPS  
Agenzia delle entrate  
Università della terza età  
Osservatorio dei Tempi della città  
Consulta delle donne

### Il contesto di riferimento

La Lomellina, il territorio che fa capo a Vigevano, si presenta come un sistema omogeneo, organizzato secondo una struttura economico-produttiva con caratteri costanti e una propria dinamica evolutiva. La città, tradizionale polo d'attrazione di mano d'opera per la manifattura e la calzatura in particolare, ha da sempre un alto tasso di donne lavoratrici. Anche dopo la crisi dell'industria calzaturiera degli anni '80, le donne continuano ad essere attive nel mercato: lavorano nei servizi, diventano imprenditrici e si spostano verso Milano. E così cambia la domanda di servizi, soprattutto per quanto riguarda l'assistenza all'infanzia e l'educazione.

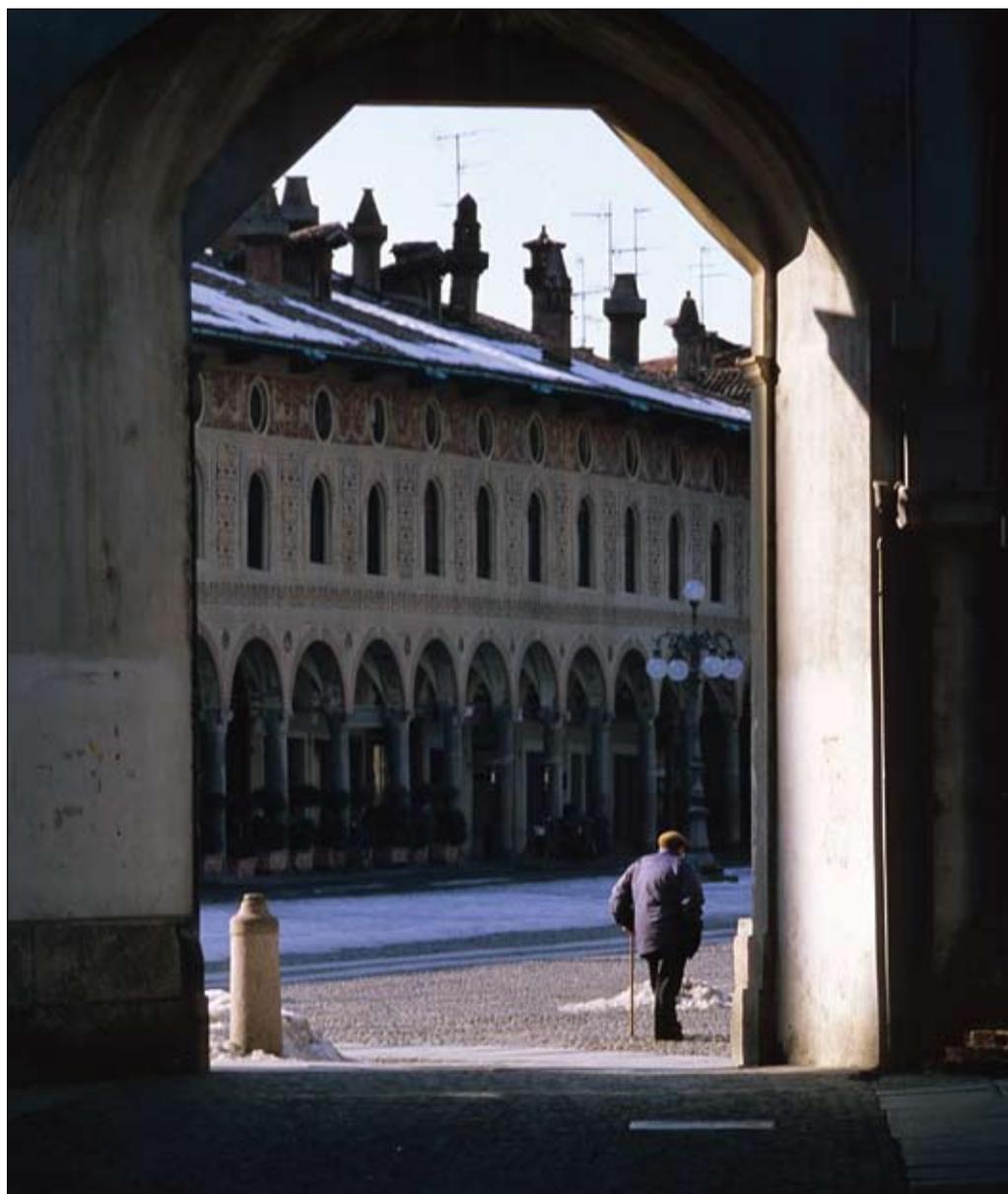
Inoltre, con l'aumento degli autoveicoli circolanti aumentano anche traffico e inquinamento, non solo perché i servizi di trasporto pubblico non sono adeguati ai nuovi ritmi delle popolazioni.

### Carattere dell'esperienza

L'amministrazione di Vigevano ha adottato un approccio inclusivo. La definizione dei problemi e delle criticità è stata costruita soprattutto durante i lavori dei tavoli di coprogettazione. Nel piano territoriale degli orari un «contributo determinante in termini sia informativi che di comprensione è stato fornito dai protagonisti, *stakeholder*, cittadini e *city users* che hanno delineato con precisione il quadro di riferimento temporale della città. Interpellati sull'argomento hanno proposto nuove e originali prospettive riportando importanti dettagli che normalmente sfuggono all'osservatore esterno. Da questo punto di vista i tavoli di coprogettazione sono stati l'osservatorio privilegiato sui tempi della città».

### Il processo

Sono stati organizzati tavoli tematici. In particolare sono stati istituiti:



Vigevano.  
Piazza Ducale

- tavolo Pedibus, che ha coinvolto i rappresentanti del mondo della scuola;
- tavolo Accesso ai servizi - Lunedì del cittadino, a cui hanno partecipato i servizi pubblici e di pubblico interesse e diverse associazioni;
- tavolo Mobilità sostenibile, che ha mobilitato associazioni, il mondo della scuola, il Consiglio comunale dei ragazzi, l'Università della terza età e un supermercato;
- tavolo Pari opportunità, sulle problematiche che

incontrano nella quotidianità le donne che lavorano in orari atipici. Hanno partecipato: l'Ospedale di Vigevano, i commercianti, un centro commerciale, le circoscrizioni e un teatro.

Il processo attivato ha portato alla definizione dei seguenti accordi:

- Accordo tra il Comune di Vigevano e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il ripristino dell'utilizzo del deposito biciclette presso la stazione;
- Protocollo d'intesa con INPS e Camera di Commercio sull'ampliamento del numero di enti partecipanti al Lunedì del cittadino, giornata già istituita prima del progetto.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 4 giugno 2007) presenta un'articolazione complessa: sono definite le finalità generali, i temi-obiettivo, i macro-obiettivi, le azioni di piano.

Le tematiche trattate sono:

- accesso fisico ai vari servizi e loro orari di apertura;
- mobilità;
- pari opportunità di accesso ai servizi della città.

Le tematiche sono articolate in quattro temi-obiettivo:

- tempo quotidiano;
- tempo dei servizi;
- tempo libero;
- tempo della mobilità.

Ciascun tema-obiettivo è a sua volta declinato in più linee di azioni, che a loro volta si articolano in più azioni specifiche.

Le finalità generali del PTO sono:

- conciliare i tempi di vita e di lavoro dei cittadini;
- favorire le pari opportunità fra uomo e donna;
- armonizzare gli orari dei servizi alle famiglie e alle imprese;
- favorire l'accesso alle strutture che ospitano ser-



Vigevano.  
Pedibus.  
Cartelli alle fermate  
e segni lungo i  
tragitti dei bambini





vizi pubblici e di interesse generale con riferimento in particolare alla sicurezza e all'agibilità dei percorsi pedonali e ciclabili;

- rendere funzionali gli orari dei servizi comunali o gestiti da altre amministrazioni pubbliche e dei servizi privati;
- favorire una maggiore fruibilità e accessibilità ai servizi comunali snellendo gli iter burocratici;
- incentivare l'utilizzo degli strumenti informatici e l'accesso alle informazioni on-line;
- rivitalizzare il centro storico e valorizzare il castello;
- rendere la città fruibile a tutti i cittadini, in particolare gli anziani, i disabili e i bambini;
- decongestionare il traffico e contenere l'inquinamento ambientale.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Pedibus

La sperimentazione ha riguardato la costruzione di linee di pedibus. Sono stati coinvolti tre istituti scolastici primari. La creazione del pedibus ha raccolto una proposta del Consiglio comunale dei ragazzi che

aveva già predisposto una bozza completa del progetto. Gli obiettivi della sperimentazione sono stati:

- decongestionare il traffico in centro nelle ore di punta favorendo una mobilità lenta;
- migliorare la qualità della vita e restituire quote di tempo liberato ai genitori;
- sensibilizzare i bambini, le bambine e le loro famiglie sui processi di regolamentazione sociale ecocompatibili.

L'azione è stata avviata in concomitanza alla giornata internazionale dei bambini e delle bambine «A scuola a piedi». È durata tutto l'anno scolastico 2006/07. Al termine dell'iniziativa vi è stata una premiazione dei bambini che hanno partecipato più assiduamente. L'azione è diventata permanente.

## Approfondimenti e contatti

*Link:* [www.comune.vigevano.pv.it](http://www.comune.vigevano.pv.it)

*Responsabile del progetto:*

Marilena Catozzo, Responsabile Servizio Pari opportunità e Politiche temporali; tel. 0381 299253  
email: [mcatozzo@comune.vigevano.pv.it](mailto:mcatozzo@comune.vigevano.pv.it)



## Mozzate

Provincia di Como  
 Popolazione: 7.665  
 Maschi: 3.830  
 Femmine: 3.835  
 (Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
 degli Orari

approvato dal Consiglio comunale  
 il 28 ottobre 2008

Gestione politica  
 e amministrativa

*Responsabili politici:*  
 Vicesindaco, Umberto Mascetti;  
 Assessore ai servizi sociali, Renata Figini  
*Responsabile amministrativo:*  
 Direttore generale, Cosimo Montalto

Ambiti di  
 intervento

armonizzazione degli orari dei servizi  
 pubblici e privati con gli orari di lavoro

Partner e  
 attori coinvolti  
 nelle azioni  
 sperimentali

Comune di Mozzate  
 Azienda per i servizi alla persona G.L.  
 Panzeri (Asp)  
 Cooperativa Cosma (cooperativa dei  
 medici di medicina generale)  
 Farmacie  
 Protezione civile  
 Psicologi  
 Associazione di volontariato Albero fiorito  
 Associazione Pensionati

## La scuola del tempo

Comune di Mozzate

### Il contesto di riferimento

Mozzate si trova a sud-ovest della provincia di Como, al confine con le province di Varese e Milano.

Il centro abitato si addensa attorno alla strada provinciale che collega Milano a Varese, da cui è tagliato in due. La popolazione è aumentata negli ultimi 15 anni del 10% circa, con un incremento di giovani e di anziani ultra sessantacinquenni.

Alla luce di questi dati, il Comune ritiene importante, da un lato, implementare servizi adeguati alle esigenze delle famiglie con bambini e bambine o ragazzi e ragazze che faticano a conciliare i tempi di lavoro con quelli di cura, dall'altro attivare politiche e iniziative in grado di fronteggiare esigenze e richieste di partecipazione alla vita sociale di anziani con problemi di salute e di reddito.

### Carattere dell'esperienza

Il progetto è stato occasione per avviare azioni sperimentali pensate come risposta alle esigenze e ai bisogni di uomini e donne in diverse fasi del ciclo di vita.

### Il processo

È stato costituito un «partenariato tecnico» che coinvolge diversi attori del territorio. A livello gestionale si sono costituiti i seguenti gruppi di lavoro: gruppo scuola; gruppo bambini; gruppo ragazzi; gruppo anziani. Il coinvolgimento dei partner è stato sull'attuazione delle iniziative sperimentali.

### Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato dal Consiglio comunale il 28 ottobre 2008) si articola nei seguenti progetti: servizio farmaci a domicilio; ampliamento della piscina; servizio parascolastico pre- e post-scuola; mobilità alternativa per soggetti non automuniti; servizi comunali tramite Carta regionale dei servizi (CRS) e totem informatici.

Per ciascun progetto vengono individuati, come pre-



vede l'art. 4 della l.r. 28/2004: le esigenze e criticità alle quali dare risposta; l'ambito territoriale di applicazione e descrizione del progetto; i destinatari e le destinatarie; le azioni previste per raggiungere gli obiettivi; il partenariato attivato; il cronoprogramma e il piano finanziario; le modalità di monitoraggio e valutazione; le modalità di comunicazione e informazione.

## Iniziative e azioni sperimentali

Sono state sperimentate più iniziative:

### **Il tempo della scuola: armonizzazione degli orari delle scuole elementari con quelli delle medie**

L'azione prende avvio dalla necessità di adeguare gli orari scolastici alla normativa ministeriale che ha ridotto a 27 ore settimanali il tempo normale. Inoltre vi è l'esigenza di sincronizzare i rientri scolastici delle scuole elementari con quelli delle scuole medie, di migliorare la gestione dei carichi familiari per i genitori con più di un figlio, nonché di conciliare gli impegni formativi e di aggiornamento del corpo insegnante. È stato individuato un orario scolastico che evita il rientro al sabato di due ore prevedendo un rientro pomeridiano. La scelta dell'orario è stata preceduta dall'individuazione di alcune ipotesi di modifica dell'orario da parte della commissione scolastica; dalla delibera dell'opportunità del cambiamento da parte del collegio dei docenti e da incontri con i genitori.

### **Il tempo dei bambini: progetto Extra tempo**

Si tratta dell'organizzazione e implementazione dei servizi di pre- e post-scuola, come momenti extrascolastici di accudimento dei bambini/bambine. Durante l'anno scolastico è stato garantito il doposcuola, dal lunedì al venerdì, dalla fine delle lezioni alle ore 18.00. Nei mesi di giugno e luglio è stato organizzato un centro ricreativo estivo operativo dalle ore 8.00 alle 18.00. Inoltre, grazie alle attività di un'associazione di volontariato locale, è stato possibile

organizzare alcune attività di doposcuola durante le vacanze natalizie, pasquali ed estive non coperte da servizi istituzionali.

### **Il tempo dei ragazzi: fuori dagli schemi**

L'iniziativa affronta problematiche legate alla crescita e ha come destinatari i ragazzi di una squadra di calcio. È finalizzata a favorire il riconoscimento dei sentimenti e delle emozioni per accrescere la consapevolezza di sé e l'autostima con l'intento di fornire ai ragazzi, attraverso il confronto reciproco, nuove risorse cognitive e comportamentali per affrontare i temi del disagio. Sono stati organizzati diversi incontri su tematiche adolescenziali riguardanti la pressione del gruppo, il ruolo delle emozioni nei contesti quotidiani, le probabili cause di utilizzo di sostanze stupefacenti e i possibili svantaggi del loro consumo.

### **Il tempo dell'assistenza: farmaci a domicilio**

Si tratta di un servizio di consegna di farmaci a domicilio rivolto a famiglie con persone anziane, affette da malattie croniche. Il servizio è promosso da Comune, farmacie e Cooperativa Cosma (cooperativa dei medici di medicina generale). I soggetti incaricati dell'erogazione del servizio sono i volontari del corpo di protezione civile.

### **Il tempo dell'informazione: servizio Multimessenger alla cittadinanza**

È un servizio che fornisce informazioni in tempo reale attraverso un canale di comunicazione in grado di aumentare i flussi d'informazione e di raggiungere una tipologia di utenza differenziata.

## Approfondimenti e contatti

*Link:* [http://www.mozzate.info/index\\_Fase01.asp](http://www.mozzate.info/index_Fase01.asp)

*Responsabile del progetto:* Cosimo Montalto, direttore generale; tel. 0331 838011  
e-mail: [segreteria@comune.mozzate.co.it](mailto:segreteria@comune.mozzate.co.it)

## San Pellegrino cambia i tempi

Comune di San Pellegrino Terme



### San Pellegrino Terme

Provincia di Bergamo  
Popolazione: 4.946  
Maschi: 2.395  
Femmine: 2.551  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato dal Consiglio comunale il 27  
febbraio 2007

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Sindaco, Gianluigi Scanzi  
*Responsabile amministrativo:*  
Responsabile del servizio affari generali,  
Roberta Ghisalberti  
*Struttura di gestione del progetto:*  
Gruppo di lavoro interno  
*Comitato di lavoro:*  
composto dagli assessorati interessati  
al progetto, dall'organo di gestione del  
progetto e dal partner esterno

Ambiti di  
intervento

Accessibilità e fruibilità temporale dei  
servizi pubblici e privati

Soggetti coinvolti  
nell'azione  
sperimentale

Comune di San Pellegrino Terme  
Associazione Operatori turistici  
Consorzio Sol.Co Priula

### Il contesto di riferimento

San Pellegrino Terme è collocata al centro della Valle Brembana a 24 km da Bergamo. Il comune, composto da numerose piccole frazioni e nuclei abitati, conta circa 5.000 abitanti e, in linea con le tendenze che caratterizzano le aree montane, ha conosciuto negli ultimi anni una sensibile diminuzione della popolazione.

È attraversato dal fiume Brembo, cerniera naturale attorno alla quale si attestano due diverse realtà cittadine. La sponda destra è caratterizzata da una struttura urbana a forte concentrazione turistico-ricettiva; vi si trovano le Terme, il Casinò municipale, la funicolare non più in attività e il maggior numero di edifici commerciali. La sponda sinistra si caratterizza invece per la presenza di numerosi servizi di interesse pubblico soprattutto sportivi e scolastici.

La città ha visto nell'ultimo periodo una diversa articolazione della viabilità grazie all'apertura della variante della strada statale 470 della Valle Brembana che ha permesso l'eliminazione del traffico di attraversamento dal centro. È stato possibile costituire la pedonalizzazione parziale di alcune aree, con l'istituzione di zone a traffico limitato temporanee, in occasione di eventi e iniziative promossi dall'amministrazione comunale in alcuni periodi dell'anno.

### Carattere dell'esperienza

Il progetto ha stimolato una riflessione sulle criticità del territorio legate all'accessibilità ai servizi e alla rivitalizzazione del territorio cittadino. È stata altresì l'occasione per sperimentare iniziative volte a creare dei luoghi di incontro, delle occasioni di divertimento e di crescita culturale per i bambini, le bambine e le loro famiglie, e contemporaneamente per avvicinare i turisti e gli abitanti al patrimonio pubblico culturale.



San Pellegrino Terme.  
La passeggiata lungo il fiume e l'edificio monumentale del Grand Hotel



San Pellegrino Terme.  
Il centro cittadino nel paesaggio della Valle Brembana

## Il processo

Due enti esterni hanno preso parte al progetto, entrambi con sede e operanti nel territorio di San Pellegrino Terme e della Valle Brembana: l'Associazione Operatori Turistici di San Pellegrino Terme e il Consorzio Sol.Co Priula (che comprende 13 cooperative sociali) con i quali è stato costituito un tavolo di lavoro. Il tavolo si è confrontato sui bisogni e sulle problematiche del territorio, ha elaborato le azioni sperimentali e ha coordinato la loro gestione operativa.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari di San Pellegrino (approvato dal Consiglio comunale il 27 febbraio 2007) individua le seguenti linee di sviluppo per il futuro:

- armonizzazione degli orari;
- valorizzazione degli strumenti di comunicazione e informazione;
- potenziamento e valorizzazione delle sperimentazioni al fine di facilitare l'accesso ad attività sportive e culturali in orari atipici.

Le linee di sviluppo sono state individuate a partire da una visione del futuro tesa a migliorare la qualità della vita di cittadini e cittadine. Il concetto di "qualità della vita" è stato declinato in:

- qualità della vita individuale, nei termini di una migliore conciliazione dei tempi familiari, per sé e degli orari di lavoro;
- qualità della città, intesa come migliore accessibilità al patrimonio pubblico di beni e servizi;
- qualità degli spazi pubblici, per incentivare nuove pratiche di vita sociale e valorizzare i luoghi di incontro sia tra i cittadini sia con i turisti.



Per ciascuna linea di sviluppo per il futuro sono state individuate diverse idee progettuali utili per affrontare i problemi emersi dalle indagini.

## Iniziative e azioni sperimentali

Sono state organizzate diverse iniziative e manifestazioni volte a rivitalizzare gli spazi urbani e a migliorare l'accessibilità e fruizione dei servizi da parte di residenti e turisti.

### **Fantasticamente San Pellegrino Terme**

*Fantasticamente San Pellegrino Terme* è l'iniziativa principale. Riguarda l'organizzazione di eventi per rivitalizzare e animare la cittadina. In particolare sono stati proiettati film all'aperto.

Inoltre è stata organizzata la *Giornata del bambino* con diverse iniziative calendarizzate su più giorni volte a coinvolgere le famiglie con bambini. Al termine della rassegna si è svolta una festa, che è coincisa con la fine del soggiorno prolungato da parte dei turisti stagionali.

### **Apertura straordinaria della biblioteca e biblioteca da vivere**

Una seconda sperimentazione nasce dalla constatazione del ruolo culturale svolto dalla biblioteca per la città di San Pellegrino Terme e per gli altri paesi della valle. Riguarda l'apertura della biblioteca il mercoledì sera e il sabato mattina. L'apertura serale

vuole essere un servizio aggiuntivo per la popolazione e i turisti, anche come punto di informazioni sul territorio, essendo chiuso l'Ufficio di Informazione e Accoglienza Turistica in tale fascia oraria.

Inoltre, in seguito, sono state organizzate diverse iniziative volte ad avvicinare alla lettura ragazzi e ragazze delle scuole secondarie di primo grado e famiglie con bambini e bambine tra 0 e 5 anni. Le iniziative rivolte a bambini e bambine sono state organizzate in collaborazione con il Servizio pediatrico, il Nido, lo Spazio gioco, le scuole materne e alcuni commercianti di articoli per l'infanzia.

### **Apertura straordinaria del museo**

Un'ultima iniziativa riguarda l'apertura estiva del Museo di scienze naturali nei giorni di sabato e domenica dalle ore 15.30 alle ore 18.30. Purtroppo non ha registrato un esito positivo. Le cause del mancato successo sono state individuate nella scarsa pubblicizzazione dell'evento. L'iniziativa è stata ripetuta in un secondo momento, prestando particolare attenzione alla promozione.

## Approfondimenti e contatti

*Link:* [www.comune.sanpellegrinoterme.bg.it](http://www.comune.sanpellegrinoterme.bg.it)

*Responsabile del progetto:*

Roberta Ghisalberti, Responsabile Affari generali

tel: 0345 25005

e-mail [info@comune.sanpellegrinoterme.bg.it](mailto:info@comune.sanpellegrinoterme.bg.it)



## La qualità del tempo nell'Oltrepò Casteggiano

Comuni di Casteggio (comune capofila), Bastida Pancarana, Bressana Bottarone, Corvino San Quirico, Montalto Pavese, Robecco Pavese, Santa Giuletta, Torricella Verzate



Casteggio



Bastida Pancarana



Bressana Bottarone



Corvino San Quirico



Montalto Pavese



Robecco Pavese



Santa Giuletta



Torricella Verzate

Provincia di Pavia  
Popolazione: 15.296  
Maschi: 7.634  
Femmine: 7.662  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale degli Orari

approvato il 12 marzo 2007 dal Consiglio comunale di Casteggio

Gestione politica e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Assessore con delega alle pari opportunità: Annita Daglia  
*Responsabile amministrativo:*  
Responsabile del progetto per il comune di Casteggio: Raffaella Fasani  
*Struttura di gestione del progetto:*  
nel PTO è prevista l'istituzione dell'Ufficio Tempi

Ambiti di intervento

mobilità sostenibile  
accessibilità ai servizi

### Il contesto di riferimento

L'area dell'alto pavese è caratterizzata da insediamenti dispersi con evidenti ripercussioni sulla mobilità e sull'accessibilità ai servizi, specie quelli legati al tempo libero, alle attività extrascolastiche e all'assistenza della popolazione anziana. I modi d'uso del territorio sono in trasformazione poiché non vigono più i "ritmi di paese". L'organizzazione di vita e l'utilizzo del tempo risentono infatti maggiormente della relazione con le città vicine e dei nuovi bisogni di mobilità dovuti al pendolarismo lavorativo.

Le indagini che hanno preceduto la costruzione di progetti sui tempi urbani hanno rilevato nello specifico le seguenti criticità:

- l'inadeguatezza dell'offerta di trasporto pubblico;
- la mancanza di strutture d'aggregazione per adolescenti e giovani;
- la carenza di servizi culturali, sportivi e del tempo libero;
- l'assenza di attività extra e post-scolastiche, soprattutto nel periodo estivo;
- l'insufficienza di servizi di cura.

Un tema pregnante riguarda il bisogno di autonomia e mobilità della popolazione anziana, accentuato dalla frammentarietà del sistema abitativo e destinato ad aumentare, dato il trend demografico.

Il territorio dell'alto pavese si presenta dunque complesso, caratterizzato da una certa dispersione demografica e dall'emergere di nuove scelte abitative, determinate dal cambiamento del sistema economico-produttivo e dai bisogni di socialità delle popolazioni giovani.

### Caratteristiche dell'esperienza

Principale punto di forza è il coinvolgimento dei sindaci e di molti attori e *stakeholder*, che insieme hanno saputo lavorare in una logica sovracomunale per rilevare le criticità spazio-temporali comuni agli enti coinvolti.



Il borgo di  
Torricella Verzate  
e, sullo sfondo,  
il paesaggio  
dell'Oltrepò  
Pavese

Partner e attori coinvolti nel processo di definizione del piano territoriale degli orari

Comune di Casteggio (comune capofila)  
Comune di Bastida Pancarana  
Comune di Bressana Bottarone  
Comune di Corvino San Quirico  
Comune di Montalto Pavese  
Comune di Robecco Pavese  
Comune di Santa Giuletta  
Comune di Torricella Verzate  
Scuole e direttori didattici  
Associazioni di solidarietà familiare  
Associazioni non profit  
Organi e organismi di parità  
Associazioni femminili  
Rappresentanze sindacali e datoriali

Inoltre, l'azione sperimentale ha saputo dare risposta ad una delle maggiori criticità del territorio, ossia la carenza di offerta di trasporto dedicato alla popolazione anziana.

## Il processo

Luogo privilegiato di condivisione politica delle problematiche è stato il Tavolo di coordinamento dei sindaci.

Fondamentale nel percorso di definizione del piano territoriale degli orari e nella lettura dei problemi del contesto dell'Oltrepò Pavese è stato l'apporto degli attori del territorio. Sono stati costituiti tre comitati di pilotaggio, in cui sono stati approfonditi i problemi in un'ottica inter-sovracomunale. A essi hanno partecipato soggetti istituzionali e l'associazionismo

# Tempi e Orari dell'Oltrepò Casteggiano

Le linee di azione previste per la realizzazione del progetto sono distinte in 4 fasi:



## Fase1:

animazione territoriale, tramite l'organizzazione di un open day informativo di presentazione del progetto e la realizzazione di focus group atti ad evidenziare i problemi e ad individuare i bisogni dei cittadini



## Fase2:

analisi e ricerca, tramite l'elaborazione e la somministrazione di questionari mirati, interviste privilegiate e raccolta di materiale utile alla formulazione di progetti sperimentali



## Fase3:

attivazione dei Comitati di Pilotaggio con il compito di progettare e sperimentare interventi pilota in base all'analisi dei bisogni emersi e delle criticità rilevate per migliorare i servizi alla persona.



## Fase4:

analisi dei risultati della sperimentazione (laboratori e Banca del Tempo), e stesura del Piano degli Orari, con relativa approvazione da parte dei Consigli comunali e presentazione esterna.



locale. I comitati di pilotaggio hanno riflettuto su tre ambiti tematici: i tempi della scuola, i tempi degli anziani, i tempi dell'adolescenza e dei giovani. Sono stati realizzati numerosi incontri di lavoro.

La rete di attori coinvolti risulta parzialmente centrata sulla realizzazione dell'azione sperimentale per la quale svolge un ruolo "consultivo". Inoltre ha determinato la redazione di un piano territoriale degli orari articolato intorno a progetti.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari dell'Oltrepò Pavese (approvato dal Consiglio comunale del Comune capofila il 12 marzo 2007) è articolato in progetti ponderati sulle criticità e sui bisogni del territorio. È orientato alla soluzione di problemi secondo una logica d'intervento integrato.

Il PTO individua quattro linee d'azione che incrociano i seguenti ambiti:

- tempi delle scuole e dei giovani;
- servizi per l'infanzia e per gli adolescenti;
- tempi degli anziani;
- banca del tempo intergenerazionale.

Nello specifico, vengono assimilati in un'unica linea di progetto l'Ufficio Tempi e la Banca del tempo.

I progetti contenuti nel PTO sono eterogenei e collegati ad altri strumenti di governo del territorio: un esempio è il nuovo polo scolastico del casteggiano, i servizi extrascolastici ad esso connessi e altri interventi infrastrutturali. Il Piano è stato occasione per rileggere con l'ottica dei tempi urbani i progetti e le iniziative in corso d'attuazione.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Trasporto personalizzato per gli anziani

La sperimentazione attiene all'ampliamento dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico mediante l'at-

tivazione di un bus navetta a chiamata dedicato a cittadini e cittadine ultrasessantacinquenni. La sperimentazione ha avuto una durata di tre mesi, da luglio a settembre 2006, e ha interessato il solo comune di Casteggio. Il servizio è entrato a regime a novembre 2006 ed è attivo il mercoledì in alcune fasce orarie della giornata.

Il servizio ha consentito il collegamento diretto verso l'area cittadina, dalle zone periferiche alla piazza centrale, al mercato e al cimitero.

La prenotazione del servizio è presso l'Ufficio commercio del Comune di Casteggio e prevede la possibilità di indicare fermate ulteriori e non previste.

Il comune ha voluto estendere la sperimentazione agli altri enti coinvolti nel progetto, realizzando un pulmino per anziani in rete con le altre realtà comunali e attivando altre iniziative dedicate alla popolazione anziana, tra cui un taxibus a chiamata. Obiettivo generale e condiviso dalle amministrazioni è rispondere alle esigenze espresse dalla popolazione anziana, garantendo un'offerta di trasporto adeguata a una domanda di mobilità debole e frammentata nel tempo e nello spazio.

## Approfondimenti e contatti

### Publicazione:

Comuni dell'Oltrepò Casteggiano, *Tempi e orari dell'Oltrepò Casteggiano*, brochure del progetto, 2006/2007

### Link:

[www.casteggio.comune.pv.it](http://www.casteggio.comune.pv.it)

### Responsabile del progetto:

Raffaella Fasani, Settore servizi sociali  
tel. 0383 804941

### Struttura di gestione:

Settore servizi sociali

tel. 0383 804941

e-mail: [servizi.sociali@comune.casteggio.pv.it](mailto:servizi.sociali@comune.casteggio.pv.it)

## Piano Territoriale dell'Alto Pavese

Comuni di Lardirago (capofila), Bascapè, Bornasco, Ceranova, Landriano, Sant'Alessio con Vialone, Torrevecchia Pia, Vidigulfo



Lardirago  
Bascapè  
Bornasco  
Ceranova  
Landriano  
Sant'Alessio con Vialone  
Torrevecchia Pia  
Vidigulfo

Provincia di Pavia  
Popolazione: 21.941  
Maschi: 10.662  
Femmine: 11.279  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale degli Orari

approvato il 30 aprile 2007 dal Consiglio comunale di Lardirago

Gestione politica e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Sindaco di Lardirago (comune capofila): Luigi Cella

*Responsabile amministrativo:*  
Responsabile finanziario e ufficio tributi, ufficio commercio e personale, vice segretario comunale: Lucia Fiorini

*Comitato di pilotaggio:*  
formato dai sindaci o assessori delegati dei comuni

*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi (limitatamente alla durata del progetto)

Ambiti di intervento

Accessibilità e fruibilità temporale dei servizi di interesse pubblico e coordinamento orari dei servizi con gli orari di lavoro

### Il contesto di riferimento

L'ambito territoriale di riferimento del progetto, che coinvolge otto comuni di piccole dimensioni, è l'Alto Pavese, un territorio a nord della Provincia di Pavia che confina con le province di Lodi e Milano.

Le analisi dell'Alto Pavese restituiscono l'immagine di un territorio con carattere ibrido rural-urbano: permangono prevalenti gli spazi aperti, ma si assiste anche a modificazioni dello spazio fisico e dei modi di abitare dovuti a processi di traboccamento di funzioni metropolitane.

La popolazione residente, pari a circa 22.000 abitanti, dal 1991 a oggi è aumentata del 58%. Il fenomeno è da mettere in relazione al processo di allontanamento della popolazione dalle grandi città (Pavia, ma soprattutto Milano e i centri urbani limitrofi quali Pieve Emanuele, Rozzano, Lacchiarella) verso territori dove le abitazioni sono economicamente più accessibili.

Le trasformazioni che il territorio sta conoscendo incidono su più dimensioni:

- sullo spazio fisico: in seguito all'espansione residenziale che si configura prevalentemente con la costruzione di case a schiera sparpagliate sul territorio;
- sulla sfera sociale: in seguito al forte incremento demografico dovuto alla fuoriuscita da Milano della popolazione giovane, il che comporta una frammentazione delle reti familiari e di vicinato;
- sui flussi di mobilità: una miriade di percorsi individuali innervano il territorio dell'Alto Pavese relazionandolo con la regione urbana milanese. La popolazione attiva abita in un luogo, lavora spesso in un altro, studia in un altro ancora, in seguito a un processo di polverizzazione delle strutture economico-produttive.

Nel complesso emerge l'immagine di un territorio che conosce un certo squilibrio dovuto alla debolezza del sistema infrastrutturale e della dotazione di servizi e all'inadeguatezza della rete per la mobilità.



## Carattere dell'esperienza

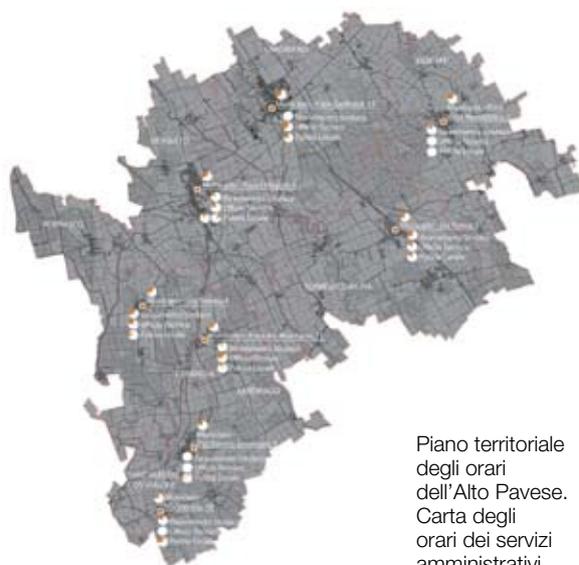
Il progetto rappresenta un'occasione per sperimentare aggregazioni di amministrazioni per il governo dei tempi del territorio e la costruzione di un'identità territoriale condivisa. A tal proposito, è interessante sottolineare come, malgrado l'istituzione dell'Unione dei Comuni dell'Alto Pavese nel 2003 che aggrega alcune amministrazioni, l'area non sia riconosciuta a livello provinciale come un territorio con un'identità specifica.

Un altro aspetto che merita di essere rilevato riguarda l'attenzione al genere. Un capitolo del piano territoriale degli orari è dedicato al tema «Pari opportunità e politiche temporali». Si riconosce la prassi erronea nelle amministrazioni di considerare gli interventi “neutri” ed efficaci allo stesso modo per uomini e donne e viene dato rilievo al *gender mainstreaming* quale approccio che, se applicato nelle analisi del territorio, nella costruzione, implementazione, attuazione e valutazione delle politiche, rende evidenti gli impatti differenziati tra uomini e donne e aiuta a pianificare politiche attente alle differenze.

## Il processo

È stato costituito un Comitato di pilotaggio formato da sindaci o assessori delegati dei comuni. Il Comitato si è riunito nel corso del processo per condividere il quadro problematico e le linee di intervento del piano territoriale degli orari.

Sono state realizzate indagini di approfondimento del contesto, in particolare sono stati studiati: la mobilità obbligata, l'accessibilità ai servizi pubblici e di interesse collettivo, i bisogni e le aspettative delle famiglie con riferimento al ricorso ai servizi territoriali e alle problematiche di conciliazione. Le questioni emerse sono state condivise con le associazioni del territorio durante un laboratorio sovracomunale.



Piano territoriale degli orari dell'Alto Pavese. Carta degli orari dei servizi amministrativi

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari dell'Alto Pavese (approvato il 30 aprile 2007 dal Consiglio comunale di Lardirago, comune capofila) «è un Piano che integra la dimensione locale e quella sovralocale, individuando azioni condivise che troveranno attuazione in tutti o in alcuni comuni, sulla base delle priorità individuate dalle singole amministrazioni su specifiche azioni».

Sono individuate le seguenti linee strategiche:

- mobilità sostenibile, distinta in mobilità sovracomunale e mobilità per l'accessibilità ai servizi;
- accessibilità e fruibilità temporale dei servizi di interesse pubblico e coordinamento degli orari dei servizi con gli orari di lavoro;
- riqualificazione degli spazi pubblici;
- uso del tempo per fini di reciproca solidarietà e interesse.

Per ciascuna linea sono riportati il problema da affrontare, le idee e proposte d'intervento, i progetti e le sperimentazioni già intraprese o avviate in uno o più comuni.

## Iniziative e azioni sperimentali

Le azioni sperimentali hanno riguardato l'apertura anticipata degli uffici comunali e il pedibus. Ciascuna azione è stata sperimentata in un comune partner del progetto.

### Apertura anticipata del Comune

L'apertura anticipata degli uffici comunali è stata sperimentata nel Comune di Torrevecchia Pia. È stata avviata a ottobre 2006 e alla fine del progetto era ancora in corso. La sperimentazione ha riguardato l'apertura anticipata alle 7.30 (anziché alle 8.30) per due giorni alla settimana (il lunedì e il venerdì) degli Uffici di protocollo e dei Servizi demografici per permettere ai lavoratori e alle lavoratrici di recarsi in Comune prima dell'inizio delle attività lavorative.

### Pedibus

Il pedibus è stato sperimentato, per un solo giorno, nella scuola elementare del Comune di Bornasco. La sperimentazione ha riguardato sia l'entrata che l'uscita dei bambini da scuola. Sono state definite 3 linee di pedibus con una serie di fermate intermedie. Per ogni linea è stato previsto l'affiancamento di due genitori con ruolo di accompagnatori. Ha aderito il 40% degli alunni.

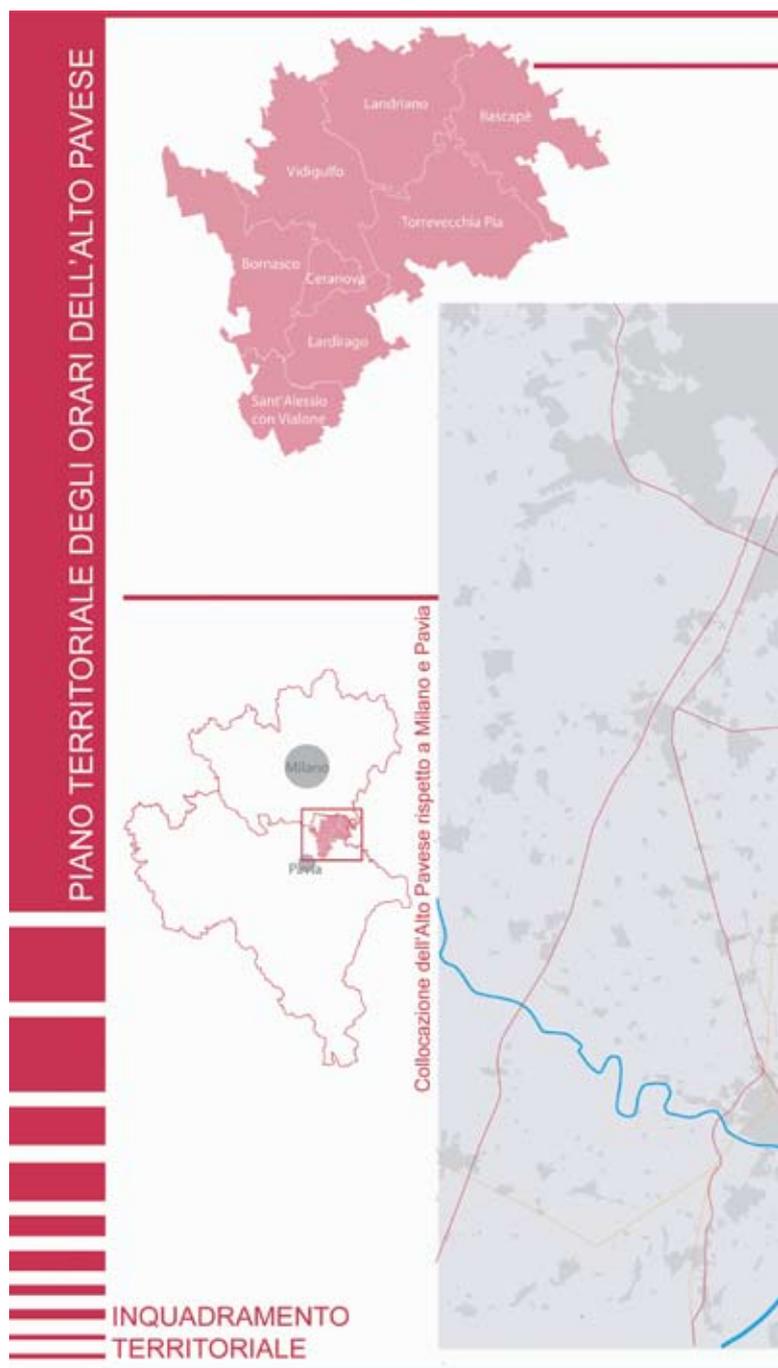
## Approfondimenti e contatti

*Link :*

[www.comune.lardirago.pv.it](http://www.comune.lardirago.pv.it)

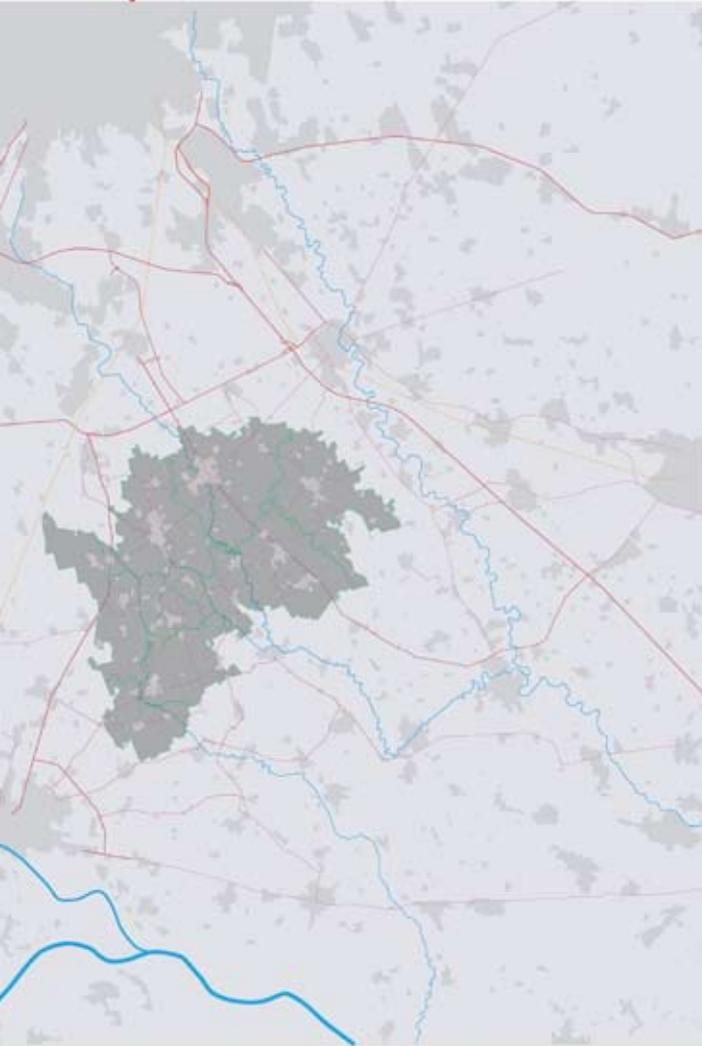
*Responsabile del progetto:*

Lucia Fiorini, Responsabile finanziario e ufficio tributi, ufficio commercio e personale, vice segretario comunale; tel. 0382 94003  
e-mail: [info@comune.lardirago.pv.it](mailto:info@comune.lardirago.pv.it)  
[ragioneria@comune.lardirago.pv.it](mailto:ragioneria@comune.lardirago.pv.it)

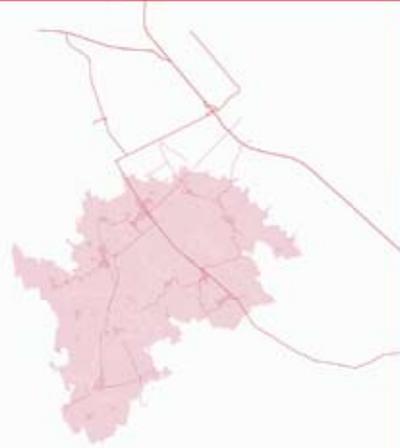




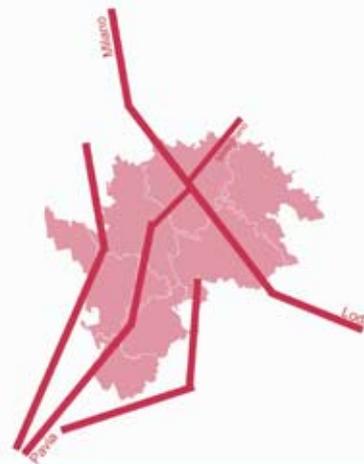
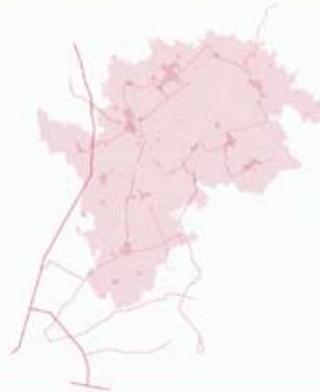
I Comuni dell'Alto Pavese



Principali collegamenti con Milano e Lodi



Principali collegamenti con Pavia





## Il tempo e lo spazio: un progetto per vivere bene la città

Comuni di Peschiera Borromeo (capofila),  
Pantigliate, Paullo e Tribiano



Peschiera  
Borromeo



Pantigliate



Paullo



Tribiano

Provincia di Milano  
Popolazione totale (somma dei  
residenti dei singoli Comuni): 40.422  
Maschi: 20.031  
Femmine: 20.391  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato il 29 gennaio 2008 dal Consiglio  
comunale di Peschiera Borromeo

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Assessore alla Pubblica istruzione,  
cultura, biblioteca, pace e cooperazione di  
Peschiera Borromeo: Enrica Colombo

*Responsabile amministrativo:*  
Responsabile Segreteria generale:  
Maria Rosa Succi

*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi

*Organo di orientamento strategico:*  
Cabina di regia

Ambiti di  
intervento

Uso del tempo per fini di  
solidarietà sociale  
Conciliazione dei tempi

### Il contesto di riferimento

Il progetto coinvolge i comuni di Peschiera Borromeo (ente capofila), Pantigliate, Paullo e Tribiano. I comuni, confinanti tra loro, pur mantenendo un'identità territoriale specifica e distinta, formano un territorio complesso e ricco dal punto di vista sociale e culturale. Appartengono a un unico distretto ASL e pertanto fanno capo a un Piano di Zona condiviso.

Alcune caratteristiche della popolazione accomuna i quattro enti coinvolti nel progetto: gli anziani sono inferiori del 5% rispetto alla Provincia di Milano e le persone in età lavorativa sono superiori del 3,2% rispetto al dato provinciale; mentre i giovani superano la percentuale sia provinciale che regionale. Nel territorio si registra inoltre un aumento della popolazione straniera, raddoppiata negli ultimi anni.

Tra le problematiche di natura temporale condivise dai quattro comuni, vi è la mancanza di coordinamento degli orari e dei calendari scolastici che crea sia problemi di conciliazione vita lavorativa/vita familiare ai genitori con figli, sia difficoltà nello spostamento casa/scuola.

Alcune indagini hanno rilevato una potenziale domanda di mobilità proveniente soprattutto dal comune di Peschiera Borromeo.

La maggioranza dei tragitti effettuati dai mezzi di trasporto è orientata verso il capoluogo, Milano, e il polo scolastico di San Donato. Le linee lasciano scoperti i collegamenti trasversali sud-nord. Si riscontrano inoltre particolari difficoltà di collegamento tra le diverse zone del comune di Peschiera Borromeo.

### Carattere dell'esperienza

Peculiarità dell'esperienza è d'aver realizzato una banca del tempo quale strumento di valorizzazione e utilizzo del tempo per fini di solidarietà sociale.

L'altra iniziativa sperimentale, i percorsi sicuri casa/



Adulti “guidano” il pedibus verso la scuola

scuola, è stata realizzata mediante un efficace processo partecipato: rilevante è la valutazione qualitativa del vissuto esperienziale di bambini e bambine che vi hanno partecipato.

Il progetto avviato ha fornito l'occasione per rilevare le criticità del territorio, consistenti nella:

- necessità di un percorso pedonale o ciclabile sicuro e al riparo dal traffico;
- insufficiente offerta di trasporto pubblico scolastico;
- carenza della rete di trasporto pubblico, sia in termini di frequenza e numero di corse sia nella localizzazione delle fermate.

## Il processo

La costruzione del piano territoriale degli orari (PTO) e delle azioni progettuali è stata sostenuta da un'indagine quali/quantitativa che ha approfondito l'offerta e l'organizzazione oraria dei trasporti delle città coinvolte nel progetto.

È stata effettuata la ricognizione oraria degli esercizi pubblici, dei servizi e orari delle pubbliche amministrazioni situate nei quartieri e/o nelle frazioni periferiche, la localizzazione delle sedi scolastiche, dei servizi, dei luoghi del tempo libero e aggregazione, dei luoghi di lavoro in riferimento alle diverse zone e quartieri dei comuni coinvolti.

Le indagini d'approfondimento del contesto che accompagnano la definizione del PTO e la realizzazione delle azioni sperimentali sono basate su dati disaggregati per genere e hanno suggerito piste di lavoro per la realizzazione di iniziative e azioni sui tempi urbani. La sensibilità al genere emerge anche dall'adesione del Comune di Peschiera Borromeo alla sperimentazione sul *gender budgeting* promossa dalla Provincia di Milano.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari dei Comuni di Peschiera Borromeo, Paullo, Tribiano e Pantigliate (approva-

to dal Consiglio comunale del comune capofila il 29 gennaio 2008) contiene un inquadramento delle politiche temporali e del governo del tempo nell'ambito della trasformazione della società e dell'economia post-fordista.

Il PTO è definito uno strumento di pianificazione strategica, ove "strategico" è inteso come «capacità delle istituzioni di migliorare l'efficacia delle politiche pubbliche mediante una visione condivisa del territorio e del progetto di città».

Il documento fa riferimento alla sociologia dei tempi urbani e alla sua idea di PTO come strumento flessibile, propositivo, negoziale.

La finalità del documento è di definire linee guida che determineranno «indirizzi culturali, etici e valoriali» e di migliorare la qualità della vita intesa come conciliazione tra tempi di vita, tempi di lavoro, tempi per sé. Il documento si articola in progetti. Le donne sono identificate come destinatarie privilegiate.

Il documento contiene quattro linee strategiche da cui scaturiscono otto progetti pilota. Le quattro linee strategiche sono:

- mobilità ai servizi;
- accessibilità ai servizi di pubblico interesse;
- riqualificazione urbana e architettonica;
- strumentazione di Piano.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Banca del tempo

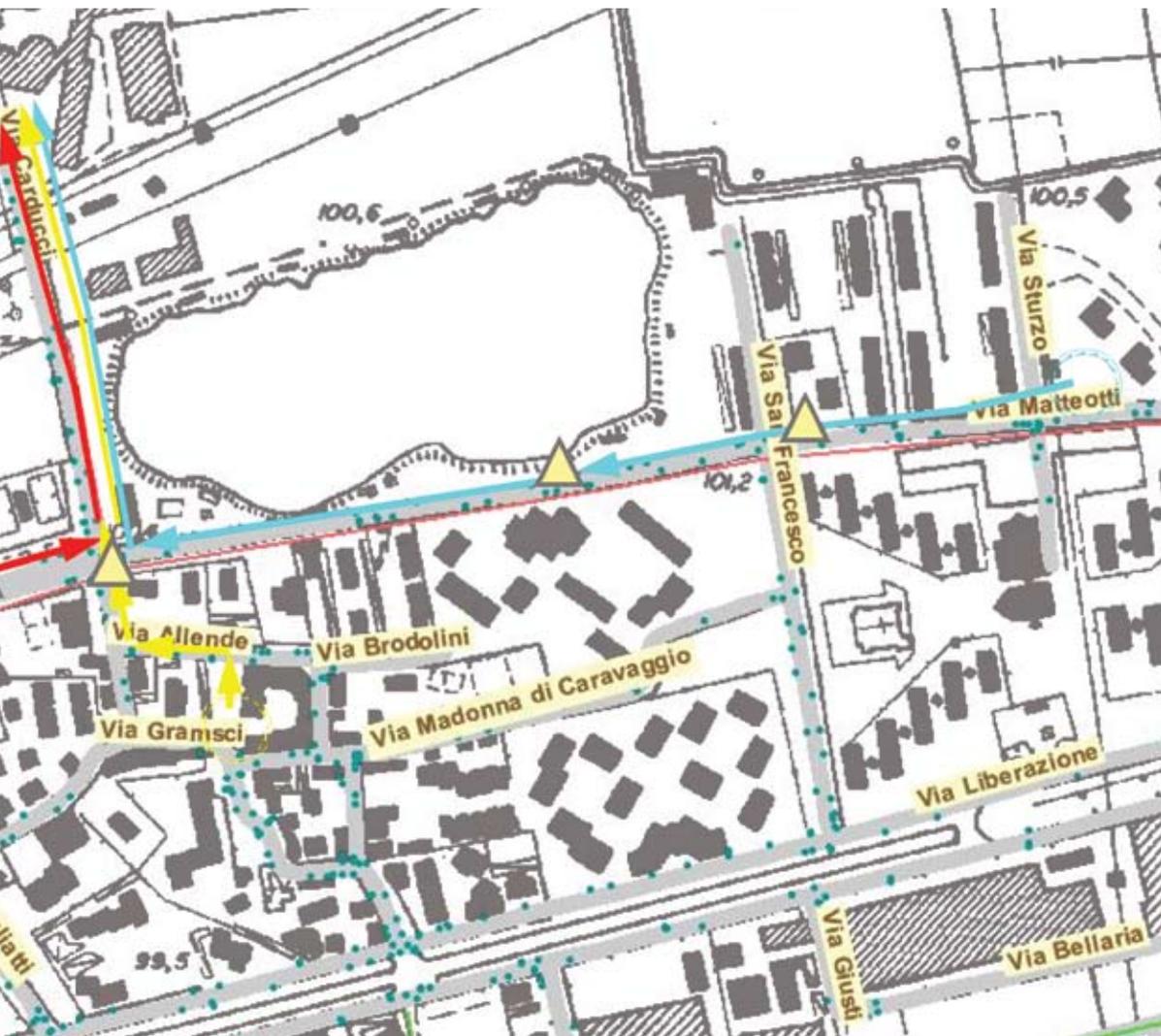
L'iniziativa più rilevante del progetto è la banca del tempo, unica sperimentazione di questo genere realizzata con il primo finanziamento regionale. È stata attivata presso il Comune di Paulo, capofila dei Piani di Zona dell'ambito di appartenenza dei comuni partecipanti al progetto.

L'iniziativa è intesa come opportunità per creare rapporti di solidarietà, favorire relazioni che permettano di fronteggiare le nuove emergenze sociali



legate al tempo della vita quotidiana e al tempo come valore sociale, scambiato mediante pratiche solidali.

La banca del tempo, gestita dall'associazione Arci, viene concepita come luogo di scambio di attività mediante un patto di reciproca responsabilità tra i soci e le socie. È stata stabilita un'unità di misura di tempo-minimo pari a 15 minuti. Il principio su cui la banca si fonda è che il debito di tempo è nei con-



Le diverse linee del pedibus

fronti della banca e non delle persone aderenti. La banca del tempo è stata istituita nel marzo 2007.

### **Pedibus**

Altre iniziative sperimentali sono i percorsi sicuri casa-scuola realizzati a Peschiera Borromeo. Per la realizzazione dei pedibus sono stati attivati dei laboratori di progettazione partecipata, all'inter-

no delle scuole aderenti, volti alla definizione dei percorsi e delle fermate. Tre le linee di pedibus attivate, che collegano frazioni tra loro distanti nell'ambito del territorio comunale.

Sono coinvolti 86 alunni e alunne delle scuole elementari Montalcini nella frazione Monasterolo (terze classi, 52 partecipanti) ed elementare De André nel quartiere San Bovio (terze classi, 36 partecipanti).



## Piano territoriale degli orari del Trezzese

Comuni di Trezzo sull'Adda (comune capofila), Busnago, Grezzago, Pozzo d'Adda, Vaprio d'Adda e Unione dei Comuni di Basiano e Masate



Trezzo sull'Adda  
 Busnago  
 Grezzago  
 Pozzo d'Adda  
 Vaprio d'Adda  
 Basiano  
 Masate

Provincia di Milano  
 Popolazione: 37.851  
 Maschi: 18.712  
 Femmine: 19.139  
 (Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
 degli Orari

approvato il 26 aprile 2007 dal Consiglio  
 comunale di Trezzo sull'Adda

Gestione politica  
 e amministrativa

*Responsabile politico:*  
 Vicesindaco di Trezzo sull'Adda,  
 Luca Giuseppe Rodda

*Responsabile amministrativo:*  
 Responsabile dell'Ufficio Tempo  
 Intercomunale, Antonio Purcaro

*Struttura di gestione del progetto:*  
 Associazione dei Comuni per l'Adda

*Tavolo Tecnico:*  
 formato da un tecnico di  
 ciascun comune

Ambiti di  
 intervento

armonizzazione degli orari dei  
 servizi pubblici e privati con gli  
 orari di lavoro

### Il contesto di riferimento

I sette comuni coinvolti nella pianificazione temporale, pur mantenendo un'identità propria che li caratterizza e distingue l'uno dall'altro, formano un territorio complesso e ricco da un punto di vista sociale e culturale. Negli anni sono andati connotandosi come nodi di una rete complessa di relazioni e di scambi quotidiani e stanno conoscendo importanti dinamiche di crescita, fundamentalmente legate a processi di periurbanizzazione.

L'analisi demografica mette in evidenza come la popolazione in età lavorativa e i giovani dell'area siano in percentuale maggiore rispetto al dato della Provincia di Milano e del territorio regionale; e in modo speculare la popolazione anziana ha un peso percentuale significativamente inferiore (circa 3 punti percentuali) rispetto alla Provincia di Milano.

Relativamente al mercato del lavoro e alla struttura economica, l'area è vicina alla piena occupazione. Il mercato del lavoro si presenta sufficientemente fluido e dotato di grandi potenzialità dal punto di vista della dotazione di capitale umano.

### Carattere dell'esperienza

Nel territorio del trezzese si sono registrate negli ultimi anni diverse esperienze di collaborazione tra i comuni. Collaborazioni a geografia variabile a seconda degli obiettivi e delle opportunità che di volta in volta si sono presentate. Tra queste esperienze, la più significativa è rappresentata dall'Associazione dei Comuni per l'Adda, il cui scopo è promuovere, realizzare e coordinare progetti che si configurino come servizi alla comunità, in particolare in materia di ambiente e sviluppo sostenibile, vivibilità dello spazio urbano, cultura e partecipazione.

La governance territoriale trezzese è stata recentemente scelta dalla Provincia di Milano come azione pilota nel Progetto strategico dei Comuni dell'Adda. Sulla base di queste esperienze, il territorio ha vo-



luto sperimentare anche l'elaborazione di politiche temporali a scala sovracomunale. A tal fine, è stato istituito, dopo la chiusura del progetto, un Ufficio Tempi Intercomunale deliberato dai Consigli comunali dei comuni che partecipano al progetto.

## Il processo

A livello politico, il processo di costruzione del piano territoriale degli orari ha coinvolto l'Assemblea dei sindaci, che si è incontrata per condividere gli indirizzi strategici e i progetti pilota.

A livello amministrativo è stato costituito un Tavolo tecnico sovracomunale, coinvolto nella definizione e organizzazione dell'iniziativa sperimentale.

Per quanto riguarda il coinvolgimento di attori esterni, sono stati consultati i responsabili dei servizi di coordinamento territoriale. Sono stati inoltre realizzati: un incontro con studenti e studentesse di un istituto superiore, interviste in profondità a donne lavoratrici nel territorio, due seminari di presentazione del PTO propedeutici alla costituzione di una Consulta delle donne e del Consiglio dei ragazzi e delle ragazze.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari del Trezzese (approvato il 26 aprile 2007 dal Consiglio comunale del comune capofila) è finalizzato all'attuazione delle politiche temporali per ciò che attiene al coordinamento e all'armonizzazione degli orari dei servizi di interesse pubblico con gli orari di vita e di lavoro dei cittadini e delle cittadine.

Il Piano ha una valenza sovracomunale ed è considerato strumento propositivo e concertativo a più livelli: tra le amministrazioni comunali aderenti, tra i diversi settori amministrativi dei diversi comuni, tra le amministrazioni comunali e i cittadini e le cittadine, tra le organizzazioni territoriali e le amministrazioni comunali.

È articolato in più linee strategiche che delineano i

contenuti di indirizzo e le finalità:

- mobilità sostenibile;
- accessibilità ai servizi di interesse pubblico, intesa come potenziamento dell'offerta di servizi;
- riqualificazione architettonica e urbana in ottica spazio-temporale, intesa come ristrutturazione dei luoghi fisici di erogazione dei servizi.

Gli indirizzi sono declinati in progetti pilota. Si prevede che i singoli progetti pilota possano essere sviluppati a livello sia sovracomunale sia comunale.

Nel Piano sono descritti gli strumenti e le competenze di cui le amministrazioni dovranno dotarsi per l'attuazione delle politiche; in particolare sono previsti l'istituzione di una Consulta delle donne e di un Consiglio dei ragazzi e delle ragazze.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Al cinema con chi vuoi

È stato organizzato un servizio di trasporto pubblico di accompagnamento di ragazzi e ragazze tra i 13 e 14 anni al cinema di Vimercate. L'iniziativa ha avuto luogo un sabato nel mese di aprile.

La sperimentazione ha preso avvio da riflessioni circa le difficoltà di spostamento degli/delle adolescenti e l'insufficienza di offerta di trasporto pubblico in orari adeguati al loro tempo libero. Gli obiettivi dell'iniziativa sono stati migliorare l'accessibilità ai servizi e liberare il tempo alle famiglie impegnate nell'accompagnamento dei ragazzi e delle ragazze.

Per l'organizzazione dell'iniziativa sono stati coinvolti gli studenti delle scuole superiori.

## Approfondimenti e contatti

*Link:* [www.comuniperladda.it](http://www.comuniperladda.it)

*Responsabile del progetto:*

Antonio Purcaro, responsabile dell'Ufficio Tempo Intercomunale; tel: 02 90933204

e-mail: [apurcaro@comune.trezzosulladda.mi.it](mailto:apurcaro@comune.trezzosulladda.mi.it)

## Montagna in tempo

*Comuni di Varzi (comune capofila), Bagnaria, Ponte Nizza, Ruino, Santa Margherita Staffora, Val di Nizza, Zavattarello*



Varzi



Bagnaria



Ponte Nizza



Ruino



Santa Margherita Staffora



Val di Nizza



Zavattarello

Provincia di Pavia  
Popolazione: 8.046  
Maschi: 3.908  
Femmine: 4.138  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale degli Orari

approvato il 22 giugno 2007 dal Consiglio comunale di Varzi

Gestione politica e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Sindaco di Varzi,  
Ernesto Quercioli

*Responsabile amministrativo:*  
Segretario comunale,  
Giuseppe Pinto

*Struttura di gestione del progetto:*  
Sportello Montagna in tempo

*Organo di orientamento strategico:*  
Tavolo di confronto permanente sui servizi

Ambiti di intervento

accessibilità dei servizi

### Il contesto di riferimento

Il territorio dei comuni coinvolti nel progetto è complessivamente caratterizzato da fenomeni di decremento demografico e conseguente spopolamento dei centri. Nelle aree montane più distanti dalle principali arterie di comunicazione, si registra una scarsa offerta di servizi per la popolazione locale. Alcuni comuni, tra cui Varzi, sono stati inoltre colpiti da una forte crisi occupazionale, in particolare nei settori metalmeccanico e tessile, con pesanti ripercussioni sui comuni e sulle frazioni limitrofe.

Fra i comuni montani, solo Zavattarello ha registrato un aumento della popolazione, grazie allo sviluppo e alla crescita di nuove e dinamiche realtà imprenditoriali locali, nate dal coinvolgimento e dalla valorizzazione dei cittadini extracomunitari.

Il contesto di riferimento presenta le seguenti criticità:

- l'invecchiamento progressivo della popolazione residente;
- la dispersione degli insediamenti, che pone problemi di connessione e mobilità, oltre che di costruzione delle reti di relazioni;
- la mancanza di spazi di socializzazione e incontro giovanile;
- la chiusura di alcuni istituti scolastici ha costretto ragazzi e ragazze a confrontarsi con nuovi problemi tra i quali il precoce pendolarismo con lunghi tempi di trasporto e il progressivo allontanamento dai luoghi d'origine;
- l'insufficiente offerta di trasporti pubblici e i problemi legati al sistema stradale;
- l'indebolimento della rete dei servizi;
- l'eccessiva polarizzazione tra centri di riferimento e territori circostanti.

La lettura integrata del territorio e delle sue caratteristiche, anche negli aspetti antropologico-simbolici, evidenzia nelle nuove generazioni una perdita del senso di identità e del riconoscimento di un legame individuale con il luogo d'origine.

Le politiche temporali, in questo contesto, si pongono



no l'obiettivo non solo di liberare ma anche di migliorare la qualità del tempo per gli abitanti del territorio incentivando pratiche temporali che conferiscano nuove identità e significati ai luoghi.

## Carattere dell'esperienza

L'esperienza è caratterizzata da una visione della governance come modalità di superamento dell'isolamento dei comuni. La sovracomunalità, resa necessaria per affrontare su una scala appropriata i problemi d'accessibilità ai servizi dispersi sul territorio, emerge come la strategia più indicata per affrontare le maggiori criticità del luogo: il presidio antropico e il fenomeno del decremento demografico, problemi che richiedono una politica infrastrutturale ampia, che non agisca solo sui tempi ma favorisca anche il ripopolamento.

## Il processo

Per affrontare le criticità è stato istituito un tavolo con gli amministratori dei comuni coinvolti, le cui attività hanno contribuito a rinsaldare il rapporto tra le piccole realtà. Ha lavorato in specifico sul tema dei servizi, per attivare un processo di redistribuzione solidale delle risorse e migliorare il coordinamento tra i servizi esistenti. Il tavolo ha l'obiettivo di definire settori d'intervento e proposte progettuali, tra cui:

- i servizi sociali e alla persona, in particolare a bambini e anziani;
- la scuola e la formazione;
- il turismo;
- alcuni progetti di accoglienza di nuovi residenti e di cittadini e cittadine stranieri;
- interventi infrastrutturali;
- la progettazione di nuove iniziative per migliorare la qualità della vita;
- la partecipazione a progetti integrati.

La metodologia della progettazione partecipata, incentrata sullo scambio e il dialogo, ha generato



Dall'alto, il borgo di Bagnaria, veduta di Ponte Nizza, l'agglomerato di Ruino, il paese di Santa Margherita di Staffora, la chiesa di San Paolo a Val di Nizza, il borgo di Zavattarello

Partner e attori coinvolti nella definizione del piano territoriale degli orari

Comune di Varzi  
Comune di Zavattarello  
Comune di Ruino  
Comune di Bagnaria  
Comune di Ponte Nizza  
Comune di Santa Margherita Staffora  
Comune di Val di Nizza  
S.A.P.O. Autolinee  
Scuole primarie e asili nido di Varzi  
Centro Servizi Donna  
Banca Intesa  
Banca Regionale Europea  
Associazioni di volontariato  
Parrocchie  
Farmacie

nuovi valori e collaudato modalità di lavoro. Inoltre, ha permesso di condividere bisogni, rilevare opportunità, elaborare una visione condivisa e strategica del contesto di riferimento. In sintesi, la natura concertativa del metodo di costruzione del piano territoriale degli orari ha permesso una visione trasversale sovracomunale delle problematiche.

Esito del processo è stato il passaggio dalla rilevazione delle criticità alla definizione di soluzioni adeguate.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari sovracomunale (approvato dal Consiglio comunale di Varzi, comune capofila, il 22 giugno 2007) si configura come un piano propositivo, negoziato e sperimentale.

L'obiettivo è realizzare una "città rurale diffusa" in cui i borghi non siano più realtà isolate, ma quartieri uniti da una rete di relazioni, di servizi e da un coordinamento comune. Il documento evidenzia la valenza strategica della pianificazione congiunta intercomunale, come strumento di riqualificazione delle marginalità dei centri coinvolti.

Il PTO è articolato in numerosi progetti.

Gli obiettivi individuati dal Piano sono:

- contenere lo spopolamento, incrementando il numero dei residenti;
- contrarre l'emigrazione;
- migliorare la qualità della vita di chi vive in montagna ma lavora in città;
- mantenere un adeguato livello di servizi;
- comunicare, promuovendo la qualità territoriale.

Sono enunciate le seguenti linee d'intervento:

- azioni di marketing territoriale a favore dei territori rurali;
- promozione turistica;
- partecipazione a fiere locali, nazionali, internazionali.



Varzi.  
Il borgo nel  
paesaggio dell'Alto  
Oltrepò.

## Iniziative e azioni sperimentali

### **Montagna in tempo. Guida ai principali servizi dell'Alto Oltrepò**

Principale prodotto dell'iniziativa è stato la realizzazione di una campagna di comunicazione sui servizi di interesse collettivo presenti nel territorio montano coinvolto nel progetto. L'opuscolo realizzato è una guida ai servizi, per orientare gli abitanti che vivono nel territorio dell'Alto Oltrepò.

Nella guida, ogni comune è presente con una breve scheda descrittiva (cenni storici, geografici e demografici) e con la presentazione dei principali servizi locali (indirizzi, recapiti telefonici, orari), informazioni sulle strutture ricettive e sui luoghi da visitare, tra cui quelli di rilevanza sovracomunale. Contiene anche uno spazio dedicato alle cittadine e ai cittadini stranieri, redatto in francese, inglese, arabo, russo, rumeno.

## Approfondimenti e contatti

### *Publicazione:*

Comuni di Varzi, Zavattarello, Ruino, Bagnaria, Ponte Nizza, Santa Margherita Staffora, Val di Nizza, *Montagna in tempo. Guida ai principali servizi dell'Alto Oltrepò*, 2006

### *Link:*

[www.comune.varzi.pv.it](http://www.comune.varzi.pv.it)

### *Responsabile del progetto:*

Segretario comunale, Giuseppe Pinto

### *Struttura di gestione:*

Sportello Montagna in tempo, Comune di Varzi  
tel. 0383 52052

e-mail: [politichedeitempi@comune.varzi.pv.it](mailto:politichedeitempi@comune.varzi.pv.it)



## Piano degli Orari del Vimercatese

Comuni di Vimercate (comune capofila), Agrate Brianza, Aicurzio, Arcore, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Camparada, Carnate, Cavenago Brianza, Concorezzo, Correzzana, Lesmo, Mezzago, Ornago, Ronco Briantino, Subiate, Usmate Velate.



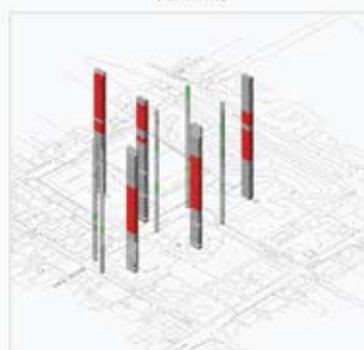
- Vimercate
- Agrate Brianza
- Aicurzio
- Arcore
- Bellusco
- Bernareggio
- Burago di Molgora
- Camparada
- Carnate
- Cavenago Brianza
- Concorezzo
- Correzzana
- Lesmo
- Mezzago
- Ornago
- Ronco Briantino
- Subiate
- Usmate Velate

Provincia di Monza e Brianza  
 Popolazione: 145.406  
 Maschi: 71.566  
 Femmine: 73.840  
 (Istat, 1/1/2007)

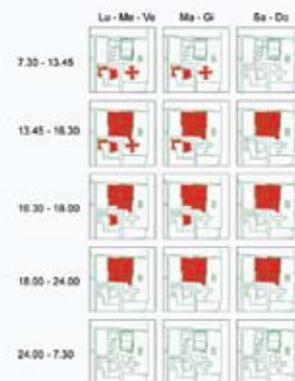
approvato il 26 aprile 2007 dal Consiglio comunale di Vimercate

Piano Territoriale degli Orari

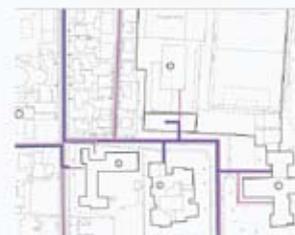
CRONOMAPPA DI UNA GIORNATA-TIPO NELL'AREA  
(Passo di 30 minuti)



CRONOMAPPA ON/OFF DI UNA SETTIMANA-TIPO NELL'AREA



PERCORSI E SICUREZZA



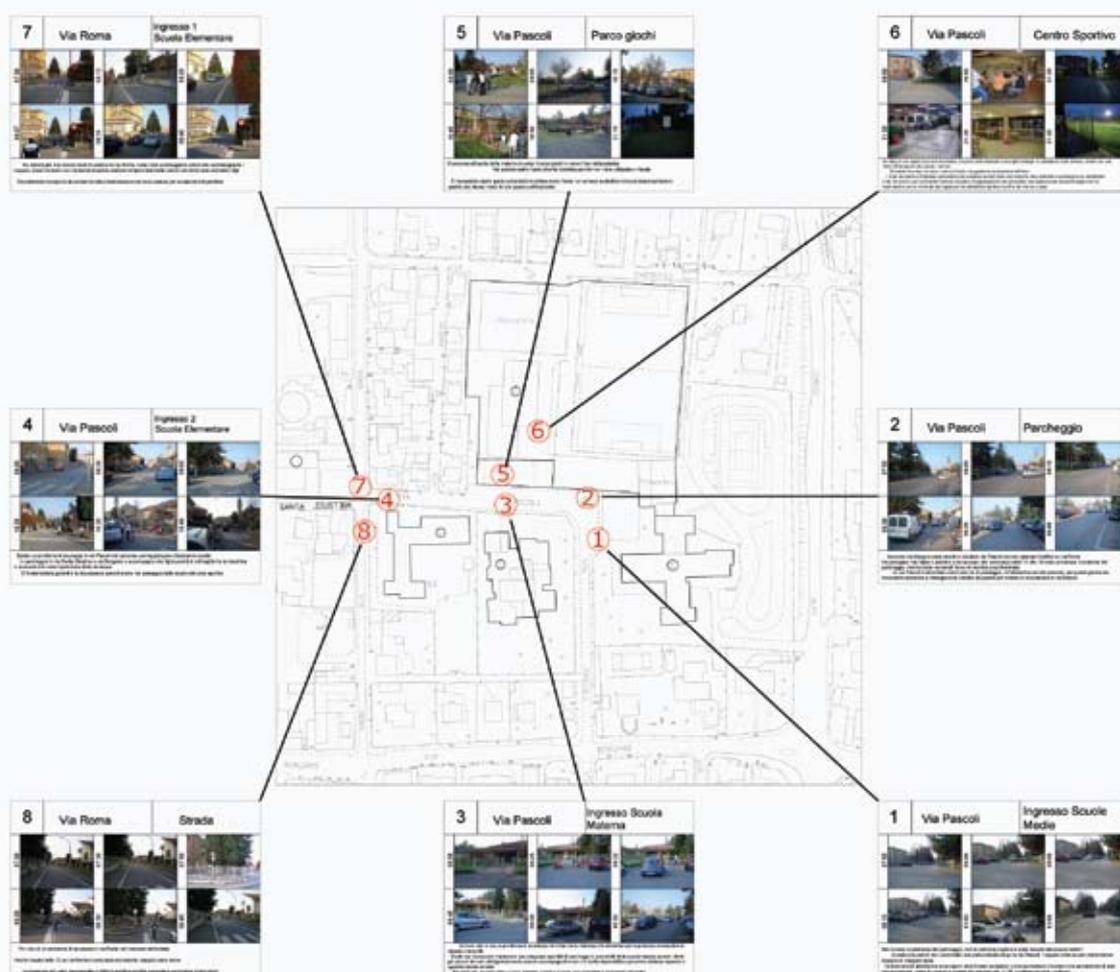
### Il contesto di riferimento

Il vimercatese è costituito da diciotto comuni di piccole o medie dimensioni in cui risiedono oltre 140.000 abitanti. Dal 1991 al 2005 la popolazione è passata da 126.601 a 142.424, con un incremento di 15.823 unità, pari al 12,49% (contro il dato provinciale del 9,94%).

Vimercate e i comuni circostanti costituiscono una



Piano territoriale degli orari del Vercatese.  
*Progetto Campus* di Bellusco, tavola sintetica di analisi cronotopica



pluralità di nuclei urbani, ciascuno dei quali, ancora oggi, riconoscibile nella sua unità e individualità, nonostante gli intensi processi di rilocalizzazione di attività e funzioni. I nuclei, collegati attraverso strade di viabilità minore, conferiscono al territorio una struttura reticolare.

Da un punto di vista della gestione dei servizi, il vercatese si caratterizza per l'attitudine a gestire in

forma associata i servizi a cittadini e cittadine; cosa che negli anni ha portato alla generazione di consorzi, associazioni, aziende speciali, nell'ottica della gestione integrata del territorio.

### Carattere dell'esperienza

La sovracomunalità è l'elemento caratterizzante l'esperienza.

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Sindaco di Vimercate, Paolo Brambilla  
*Responsabile amministrativo:*  
Direttore generale del Comune di  
Vimercate, Ciro Maddaluno  
*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi

Ambiti di  
intervento

riqualificazione degli  
spazi pubblici

Soggetti coinvolti  
nell'azione  
sperimentale  
*Progetto  
Campus*

Comune di Bellusco  
Insegnanti e genitori degli studenti delle  
scuole  
Residenti dell'area interessata  
Associazione Polisportiva  
Pro Loco

La scelta di realizzare un piano territoriale degli orari sovracomunale (PTO) nasce da esperienze pregresse di collaborazione tra comuni, fra le quali fondamentale è la costituzione di *Offerta sociale*, la struttura di gestione dei servizi sociali del territorio del vimercatese e trezzese, nell'ambito del Piano di Zona.

### Il processo

Il processo ha visto l'organizzazione di momenti di confronto intercomunale sia a livello politico che amministrativo.

A livello politico sono stati organizzati due incontri con i sindaci e gli amministratori dei comuni coinvolti, che hanno consentito il confronto e la condivisione dei contenuti del PTO.

A livello amministrativo sono stati organizzati un incontro di presentazione e discussione del PTO e un momento formativo sulle politiche temporali destinati a tecnici comunali di diversi settori.

Il processo è stato supportato da analisi. È stata realizzata un'indagine-ascolto a funzionari comunali e operatori di servizi pubblici e di pubblico interesse su numerosi temi tra i quali i servizi per i minori, il coordinamento degli orari e dei calendari scolastici, le piste ciclabili, la mobilità sostenibile, il sistema dei trasporti pubblici, i possibili legami tra Piano di Zona e politiche dei tempi urbani.

Inoltre, una ricerca-azione nelle scuole del Vimercatese con studenti, studentesse e insegnanti ha approfondito i temi relativi ai percorsi casa-scuola, ai luoghi frequentati da ragazzi e ragazze e alla loro percezione spazio-temporale.

Infine, sono state condotte una mappatura dei servizi di conciliazione e una ricerca documentaria volta a fornire una lettura del contesto territoriale, individuare i comportamenti e gli stili di vita, le esigenze e i bisogni delle donne, in particolare lavoratrici.



## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari del Vimercatese (approvato il 26 aprile 2007 dal Consiglio comunale del comune capofila) definisce alcune politiche strategiche attraverso le quali «intende individuare, coordinare e implementare le risposte ai bisogni e agli interessi dei cittadini, dei servizi e delle imprese presenti nel territorio».

Nell'individuazione delle politiche il PTO fa espresso riferimento all'art. 4 della l.r. 28/2004. Le politiche sono:

- mobilità sostenibile;
- accessibilità e fruibilità temporale dei servizi di interesse pubblico e coordinamento degli orari dei servizi con il sistema degli orari di lavoro;
- riqualificazione degli spazi pubblici.

Le politiche sono declinate in progetti.

Per quanto riguarda l'attuazione del PTO, è prevista autonomia dei comuni nella realizzazione dei progetti: ogni comune ha facoltà di progettare, aggiornare, implementare, dare avvio e concludere i progetti attuativi in modo autonomo o attraverso accordi con gli altri comuni. Ne deriva che i progetti possono assumere anche una dimensione comunale e non necessariamente sovracomunale. Nel caso di progetti intercomunali è individuato lo strumento della convenzione tra comuni per la loro aggregazione.

## Iniziative e azioni sperimentali

### Progetto Campus

La sperimentazione è stata realizzata nel Comune di Bellusco. È relativa alla progettazione partecipata di un'area della città che veda la presenza di scuole di diverso grado, un centro di formazione informatica, un campo di calcio, una mensa, un centro sportivo frequentato da ragazzi e ragazze delle scuole e da cittadini e cittadine, un bar annesso al centro

sportivo, frequentato da famiglie, ragazze e ragazzi, pensionati. Nel processo sono stati coinvolti gli insegnanti, i genitori, i residenti dell'area interessata, l'associazione Polisportiva e la Pro Loco. Sono stati coinvolti anche bambini e bambine delle scuole elementari.

Finalità generale è la progettazione di un'interconnessione dei servizi esistenti e di forme di mobilità sostenibile.

I partecipanti al processo hanno concordato su alcune scelte di pianificazione dell'area, tra le quali:

- portare a sistema il pedibus, iniziativa attivata nell'area del campus con un progetto di Agenda 21;
- creare percorsi ciclo-pedonali sicuri, ben segnalati, di accessibilità e percorribilità confortevole;
- promuovere esperienze per l'attività sportiva in orario extra-curricolare attraverso percorsi sicuri casa-centro sportivo;
- prevedere delle attività integrative o di supporto all'attività curricolare, di tipo ricreativo o educativo;
- prevedere parcheggi e aree per la sosta prolungata;
- individuare disincentivi all'uso dell'auto privata;
- realizzare la piazza per i ragazzi.

## Approfondimenti e contatti

*Link:*

[www.comune.vimercate.mi.it](http://www.comune.vimercate.mi.it)

*Responsabile del progetto:*

Ciro Maddaluno, direttore generale;

tel: 039 6659202;

e-mail:

[ciro.maddaluno@comune.vimercate.mi.it](mailto:ciro.maddaluno@comune.vimercate.mi.it)

*Ufficio staff di direzione:*

Stefania Viganò

tel: 039 6659202

email: [direzione@comune.vimercate.mi.it](mailto:direzione@comune.vimercate.mi.it)



Arena Po  
Broni  
Stradella  
Canneto Pavese  
Castana  
Montescano

Provincia di Pavia  
Popolazione: 24.614  
Maschi: 11.741  
Femmine: 12.873  
(Istat, 1/1/2007)

Piano Territoriale  
degli Orari

approvato il 25 giugno 2007  
dal Consiglio comunale di Broni

Gestione politica  
e amministrativa

*Responsabile politico:*  
Assessore alle pari opportunità e  
politiche temporali, Cristina Varesi  
*Responsabile amministrativo:*  
Nicoletta Via  
*Struttura di gestione del progetto:*  
Ufficio Tempi Sovracomunale (UTS),  
attivo da febbraio 2008

Partner e attori  
coinvolti nel  
processo di  
definizione del  
PTO

Comuni coinvolti, rappresentanze  
politiche e tecniche  
Provincia di Pavia  
Centro Risorse Donne  
dell'Oltrepò Pavese  
Fondazione Conte Cella di Rivara  
Università della terza età  
Circolo Bocciofilo  
Centro di Aggregazione Cremaschi  
Broni Stradella S.p.A.  
ANFAS Broni/Stradella  
Consulta della famiglia  
Associazioni del territorio

## Governare il tempo per uno sviluppo sostenibile del territorio

*Comuni di Arena Po, Broni (comune capofila),  
Stradella, Unione dei Comuni di Prima Collina  
(Canneto Pavese, Castana, Montescano)*

### Il contesto di riferimento

L'ambito del progetto è l'Oltrepò Pavese orientale. Il territorio rientra fra le aree designate dall'Unione Europea nell'Obiettivo 2, caratterizzate cioè da difficoltà strutturali per le quali sono necessarie politiche integrate di riconversione economico-sociale. I comuni partecipanti sono stati coinvolti in un Programma Integrato di Sviluppo Locale (PISL), strumento di programmazione negoziata, previsto dal DocUP Obiettivo 2 2000-2006, nel quale si individua, come strategia di governo del territorio, la definizione di un Piano sovracomunale per la conciliazione dei tempi e le modalità di fruizione dei servizi.

L'Oltrepò Pavese orientale è caratterizzato da un forte pendolarismo per motivi di lavoro. È inoltre investito da un rilevante processo di invecchiamento della popolazione: gli anziani ultrasessantacinquenni rappresentano oltre un quarto del totale della popolazione. Tale fenomeno sta comportando la chiusura di alcune scuole.

I trasporti pubblici risultano poco adeguati alle necessità degli abitanti. Vengono utilizzati quasi esclusivamente da studenti e studentesse, che lamentano problemi di affollamento e frequenti ritardi delle corse. Nel periodo di chiusura delle scuole, l'offerta di trasporto pubblico diminuisce. Scarsi sono anche i servizi di trasporto dedicati ad alcune particolari fasce di popolazione.

Le criticità nell'accesso ai servizi sono principalmente dovute alla loro localizzazione frammentata sul territorio.

Gli elementi di forza e opportunità dell'Oltrepò orientale sono invece un elevato capitale sociale dovuto alla presenza di associazioni di volontariato, a esperienze di Banche del tempo e a una solida rete familiare e amicale; inoltre, gli orari degli uffici, dei servizi pubblici e delle scuole si presentano adeguati alle richieste degli abitanti; molti



servizi per l'infanzia hanno, infatti, orari flessibili che consentono una migliore organizzazione della vita quotidiana delle famiglie.

## Caratteri dell'esperienza

L'occasione di riflessione, a livello sovracomunale, sul tema dell'armonizzazione dei tempi nasce con la pubblicazione del bando Obiettivo 2, Misura 2.5 «Sviluppo delle competenze programmatiche degli enti locali», volto a sostenere e supportare i comuni nella strategia di sviluppo. Nello specifico questo bando ha finanziato uno studio di fattibilità per la redazione dei piani di coordinamento e amministrazione dei tempi e degli orari, senza prevedere la realizzazione di azioni sperimentali.

Il progetto non segue perciò la stessa linea di finanziamento degli altri comuni presentati in questo volume, ossia il bando regionale previsto dalla l.r. 28/2004 per la predisposizione e attuazione dei piani territoriali degli orari.

## Il piano territoriale degli orari

Il piano territoriale degli orari (approvato con deliberazione n. 53 del Consiglio comunale di Broni il 25 giugno 2007) ha come obiettivo la promozione dello sviluppo sostenibile del territorio attraverso la gestione delle politiche temporali. Destinatari sono le fasce deboli della popolazione, in particolare bambini, bambine, anziani e anziane.

Gli obiettivi specifici del Piano sono volti a garantire il miglioramento dell'offerta di servizi per l'infanzia, per l'accoglienza extrascolastica, ricreativi, turistici e di trasporto pubblico, nonché dell'offerta di servizi sanitari, nello specifico istituti di cura e di ricovero.

Il PTO si articola in linee guida e schede di progetto attinenti a specifici ambiti di intervento:

- Linea guida 1: *Nidi e servizi extrascolastici*: servizi pre- e post-scuola e servizi a chiamata;

- Linea guida 2: *La banca del tempo*;
- Linea guida 3: *Il taxibus per il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico*.

## Il processo

La prima fase del processo ha visto la costituzione degli organismi di gestione: il Tavolo di coordinamento, il Comitato di pilotaggio, il Gruppo di lavoro, considerati essenziali per sviluppare un approccio partecipato e sinergico in grado di produrre risultati concreti e condivisi.

La partecipazione di alcuni attori privilegiati è stata alla base della logica di definizione del Piano sovracomunale dei tempi e degli orari. Grazie al processo partecipativo è stato possibile condividere i bisogni e le problematiche da affrontare, definire le risorse che ciascun comune avrebbe messo a disposizione per la loro soluzione e individuare le progettualità future.

Nel quadro della metodologia partecipata adottata, la fase di analisi ha rivestito una duplice funzione: conoscitiva e comunicativa. Nello specifico sono stati distribuiti questionari a studenti e studentesse dei comuni coinvolti e realizzate interviste in profondità ad alcuni attori con l'obiettivo di rilevare la domanda di servizi.

Alle indagini ha fatto seguito la costituzione di tavoli tecnici e di concertazione su diversi temi: i servizi sociali e dedicati agli anziani, i servizi legati al tempo libero, gli spazi di aggregazione destinati ai giovani, l'offerta di servizi scolastici e per l'infanzia, i servizi di trasporto e il vasto tema del turismo.

## Approfondimenti e contatti

Ufficio Tempi Sovracomunale,  
Comune di Broni (PV), Piazza Garibaldi 12,  
tel. 0385 257064; fax 0385 52106  
email: [ufficiotempi@comune.broni.pv.it](mailto:ufficiotempi@comune.broni.pv.it)



Pubblicazione a cura di  
Regione Lombardia - Presidenza  
Direzione generale Relazioni Esterne, Internazionali e Comunicazione

**Coordinamento generale:**

Marco Mareggi

**Coordinamento redazionale e editing:**

Marilena La Fratta

Paola La Monica

Silvia Baratella

(U.O. Pari opportunità, Conciliazione dei tempi, Sviluppo locale,  
Regione Lombardia - Presidenza)

**Redazione:**

«Regione Lombardia, motore di sostegno e diffusione»:

Marilena La Fratta e Paola La Monica

«Politiche dei tempi urbani: comparazione della legislazione regionale»:

Marco Mareggi

Schede «Città lombarde al lavoro»:

Elisabetta Cibelli e Anna Gadda

**Impaginazione e grafica:**

Andrea Meregalli, Maddalena Merlo - meregallimerlo.com

**Hanno collaborato:**

Daniela Gregorio, IReR, Istituto Regionale di Ricerca per la Lombardia  
responsabile del ciclo triennale di ricerca «Governare il tempo»

Lorenzo Penatti, IReR, Istituto Regionale di Ricerca per la Lombardia

Antonio Maria Chiesi, professore ordinario di metodologia delle scienze sociali

Matteo Lo Schiavo, esperto di valutazione delle politiche

Anna Tempia, ricercatrice esperta

Elena Donaggio, IRS Istituto per la Ricerca Sociale

Erica Melloni, IRS Istituto per la Ricerca Sociale

Pinuccia Dantino, Servizio Valutazione del Processo legislativo e Politiche  
regionali,

Consiglio Regionale della Lombardia

Elvira Carola, Ufficio Analisi leggi e politiche regionali

Consiglio Regionale della Lombardia

Si ringraziano tutti i comuni citati nel testo per la disponibilità a fornire materiali e per l'autorizzazione a pubblicare le schede dei progetti.

Crediti fotografici:

© allekk - Fotolia.com: pag 71

© Antonio Di Tomaso - 2009 - Varzi Viva: pag 203

© Roberto Genuardi: pag 147

© lacuraludovico - Fotolia.com: pag 71

© meregalli merlo architetti: pag 75, 88-89, 98-99, 117, 160-161, 163, 168-169, 185, 186

© Manuele Perotti: pag 143, 179, 189

© Pinosub - Fotolia.com: pag 71

© Giuseppe Porzani - Fotolia.com: pag 71

© Alberto Scardigli - Fotolia.com: pag 113

© Debora Zampillo: pag 203



finito di stampare nel luglio 2010  
presso Grafiche Parole Nuove S.r.l., Brugherio



