



Cremona
COMUNE DI CREMONA

Piano territoriale degli orari
della città di Cremona 

Piano territoriale degli orari
Progetto BiC - Benessere in città:
muoversi nei tempi di una città sostenibile

Cambiare i tempi di Cremona per stare bene in città

Comune di Cremona

Piano territoriale degli orari di Cremona

Progetto BiC - Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile

Cambiare i tempi di Cremona per stare bene in città

Il progetto *BiC Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile* è frutto di un lavoro collettivo a Cremona, durato 24 mesi, da aprile 2005 ad aprile 2007, a cui hanno partecipato:

COMUNE DI CREMONA

il sindaco Gian Carlo Corada, il vice sindaco Luigi Baldani, gli assessori: Caterina Ruggeri (coordinatrice del Piano territoriale degli orari), Daniela Polenghi, Daniele Soregaroli, Maria Spotti (fino a luglio 2005), Stefano Campagnolo (da settembre 2005), Carlo Dal Conte, Lorenzo Saradini (da giugno 2006);

il direttore generale Vincenzo Filippini, i dirigenti: Maurilio Segalini (coordinatore del progetto), Enrico Bresciani, Franco Chiari, Ivana Iotta, Marco Pagliarini, Annamaria Santucci, Silvia Toninelli, Marco Torchiana;

il presidente del Consiglio Comunale Mauro Fanti, i consiglieri: Maria Rita Balsamo, Piergiorgio Bergonzi, Pier Giorgio Boni, Guido Borsella, Chiara Capelletti, Laura Carlino, Gino Carnesella, Giuseppe Ceraso, Nicoletta De Bona, Claudio Demicheli, Arrigo Frassi, Roberto Galletti, Luca Genesi, Carlalberto Ghidotti, Goffredo Iachetti, Matteo Lodi, Salvatore Malvezzi, Alessia Manfredini, Enrico Manfredini, Domenico Maschi, Pierluigi Rossetti, Leonardo Virgilio, Cinzia Zampini, Maria Rosa Zanacchi, Francesco Zanibelli;

i responsabili di uffici/servizi: Valerio Demaldè (responsabile operativo del progetto), Monica Menta (referente amministrativa dell'Ufficio tempi), Giorgio Bettoni, Mariarosa Bricchi, Cristiana Brugnoli, Elena Cappelli, Enrico Cistriani, Fiorella Domaneschi, Daniele Ferrari, Roberto Ferrari, Nicoletta Filiberti, Monica Frigè, Cinzia Galli, Laura Gerevini, Cesare Guarneri, Marco Manfredini, Micaela Maranesi, Umberto Merletti, Claudio Minetti, Carla Moreschi, Laura Parmini, Pierluigi Persegani, Luigi Piccinelli, Stefania Reali, Albino Rigoni, Rinaldo Rizzi, Diana Romani, Alberto Rossi, Pierluigi Sforza, Francesco Venturini, Cinzia Vuoto, Riccardo Zelioli;

i collaboratori: Francesca Delfanti (Ufficio tempi), Laura Arcari, Silvia Camisaschi, Elena Cappellini, Laura Frascaro, Anna Lazzarini, Federica Lazzarini;

i consulenti: Marco Mareggi (esperto di politiche temporali urbane e supervisore Ufficio tempi), Michele Basta (ATAF), Claudio Bianchi (consulente con competenze tecniche specialistiche), Barbara Caliendo (architetto facilitatore), Alberto Cauzzi (consulente con competenze tecniche specialistiche), Lorenzo Così (ATAF), Elisabetta Farnè (grafica del progetto), Giovanni Fidenzi (consulente con competenze tecniche specialistiche), Paola Fieschi (architetto facilitatore), Elisabetta Forni (esperta in analisi sociale), Carlo Gargiulo (SOFTECO - consulenti informatici), Marina Marchisio (esperta in analisi sociale), Andrea Mastinu (SOFTECO - consulenti informatici), Roberto Musiu (consulente con competenze tecniche specialistiche), Giampaolo Nuvolati (esperto in analisi sociale), Carolina Pacchi (esperta nella valutazione e monitoraggio delle politiche pubbliche), Fabrizio Pettinelli (ATAF), Sara Seravalle (esperta nella valutazione e monitoraggio delle politiche pubbliche), Ercole Signani (consulente con competenze tecniche specialistiche), Simone Vegni (ATAF).

PARTNER DEL PROGETTO

Giuseppe Tiranti (AEM); Umberto Percudani, Edoardo Romani, Giuseppe Cambareri (Agenzia del Territorio); Alessandro Bodini, Giovanni Maldotti, Nicola Sarto (Agenzia delle Entrate); Smiraglio (Agenzia delle Entrate Crema); Giacomo Gentile, Vittorio Boffi (Agenzia Entrate Soresina); Laura Landi, Luigi Maccabelli (AIPO); Giuliana Mangiarotti (ALER); Angela Bellardi (Archivio di Stato); Luigi Gatti, Paolo Beati (ARPA); Antonio Pisacane, Claudio Pugnoli (Ascom); Marco Villa, Salvatore Mannino (ASL); Emilia Bricchi (Biblioteca); Maria Rosa Capeletti, Nicola Maffezzoni, Giuseppe Bresciani (Camera di Commercio); Rossella Padula (Casa Circondariale di Cremona); Alessandro Pierguidi (1° Gruppo 4° Reggimento Artiglieria Contraerei - Caserma Manfredini); Catapane (CGIL); Mauro Santonastaso (Comando Provinciale Guardia di Finanza); Carlo Federico, Francesco Martino (Comando Provinciale Vigili del Fuoco); Giampaolo Demuro, Giuseppe Bevacqua (Comando Provinciale Carabinieri); Fabio Sciacca, Gianni Fervari (Confesercenti); Aldo Valenti (Corpo forestale); Emiliano Del Monaco (Cremona Solidale); Franca Querati, Bruno Fulco (CSA-Cremona); Cinzia Orlandelli, Silvana Catalano, Giancarlo Vescovi (Direzione Provinciale del Lavoro); Salvatore Ricco (10° Reggimento Genio Guastatori Cremona); Giuseppe Caravello (INAIL); Rosanna Levari (INPDAP); Enrica Ferraroni, Caristi, Cortese (INPS); Lorenzina Carazzone (Istituti Ospitalieri); Anna Rita Polacchini, Rebecca Danesi, Stefania Scotti, Davide Civello, Franco Mori, Pier Paolo Boldi, Tommaso Gerevini, Giovanni Lipreri (KM); Letizia Fumagalli, Lorenzo Mongelli (Poste Italiane); Giuseppe Badalamenti, Ada Pendolino, Mariateresa Stellardi, Carolina Bellantoni, Cinzia Anselmi, Giuseppe Montella, Emilia Giordano (Prefettura); Carla Angelica Maffi, Enrichetta Soprani, Crocifissa Augello, Giacomo Mondini (Procura della Repubblica); Carlo Brambilla, Lorenzo Sciacovelli, Massimo Cremonini Bianchi, Roberto Bottaoli, Anna Gozzi (Provincia); Aniello Sciacovico, Adriano Padula, Adele Belluso (Questura); Laura Poli (Tribunale di Cremona); Maria Montone, Giuseppe Gaboardi (Ufficio Provinciale Dipartimento Trasporti terrestri); Rosaria Chizzini (Ufficio Provinciale Servizi Vari); Margherita Scotti (Ufficio scolastico provinciale); Mario Penci, Guglielmo Reali (UIL).

Gli insegnanti: Paola Ardighieri, Pierangela Cerri, Patrizia Coppetti, Simona Frittoli, Ivana Ghidetti, Laura Goi, Adriano Gorni, Marina Grazioli, Giovanni Gregori, Marina Lazzari, Caterina Lorusso, Maria Cristina Lugarini, Cristina Manfredini, Elisabetta Mariotti, Erierto Mazzotti, Gina Menozzi, Paola Minelli, Daniela Mor, Elena Penna, Sabrina Pinzi, Susanna Ravani, Cecilia Sangiovanni, Josephine Scavo, Laura Sperlari Goi, Anna Tamborini.

I volontari: Giovanna Alberti, Monica Arcari, Maria Rosa Arrighi, Rosetta Balzarini, Abigail Barker, Barbara Bertoglio, Anna Maria Bertozzi, Delise Bertrand, Maria Cristina Bonato, Paola Brugnoli, Consuelo Cabrini, Vera Castellani, Lia Chiappari, Oriana Denti, Gianfranco Filippini, Alfredo Frosini, Enrico Garavelli, Narciso Garbelli, Valco Gerevini, Emanuela Ghinaglia, Patrizia Giorgi, Romanella Girelli, Angela Grandi, Vanni Maffezzoni, Rosa Manfredi, Cristiano Marengi, Graziella Mazzarini, Pierluigi Mazzolari, Emanuela Merlini, Dante Miglioli, Ivana Molignoni, Nicola Negroni, Giovanni Nolli, Mara Palanca, Carla Paolini, Paola Parma, Ivano Pedernesci, Sabrina Pinzi, Stefania Pizzi, Luigi Pollastri, Katia Quarantelli, Ferruccio Rigono, Emanuela Ronca, Vanna Rossetti, Laura Rossi, Simona Rossi, Ave Savi, Iones Savoldi, Franca Scala, Elena Spelta, Marina Spotti, Chiara Talamazzini, Sophie Testa, Graziano Testi, Laura Tirittico, Alessandro Tossani, Adriana Turco, Laura Vailati.

I testi costituiscono un diritto unico e riservato. Ogni utilizzo della pubblicazione e duplicazione anche parziale dei testi contenuti deve essere autorizzato.

Curatore del volume: *Marco Mareggi*
Responsabile immagini: *Valerio Demaldè*
Progetto grafico e impaginazione: *Elisabetta Farnè*
Stampa: Tipografia Padana snc (Cremona)
Finito di stampare: dicembre 2007

© Copyright 2007: Comune di Cremona

- 
- 7 Al ritmo con i tempi di una città contemporanea
Gian Carlo Corada
- 9 Due anni di BiC
Caterina Ruggeri
- 11 Ne parlano alcuni protagonisti
Luigi Baldani, Daniele Soregaroli, Daniela Polenghi, Emilia Giordano

I RISULTATI DI UN PROGETTO INTEGRATO

- 13 È ora di stare bene in città
Floriano Soldi
- 15 Immagini BiC
Maurilio Segalini
- 19 I cantieri del Piano degli orari: un'azione trainante
in Lombardia e in Europa
Marco Mareggi
- 21 Passo per passo, azione per azione
Valerio Demaldè
- 25 La partecipazione al femminile
Francesca Delfanti
- 27 Chi ha partecipato, come giudica BiC
Sara Seravalle e Carolina Pacchi
- 29 Contributi di BiC alla qualità dell'aria di Cremona
Paolo Beati e Luigi Gatti
- 31 Emissioni inquinanti e consumi energetici a Cremona
Fabrizio Pettinelli e Simone Vegni
- 35 Benessere in città e salute delle persone
Salvatore Mannino e Marco Villa

TEMPI DELLE MADRI, DEI FIGLI, DELLA SCUOLA

- 37 Bambini, autonomia, mobilità sostenibile
Silvia Toninelli
- 41 Una città per abitare. Laboratori per bambini e genitori
Barbara Caliendo e Paola Fieschi
- 45 Come si muovono in città e che cosa fanno i bambini nel loro tempo
Elisabetta Forni

MOBILITÀ DEI LAVORATORI DEI SERVIZI PUBBLICI E DELLA RETE COMMERCIALE DEL CENTRO STORICO

- 49 Nuovo trasporto pubblico locale
Enrico Bresciani
- 53 Prenotabus: un primo bilancio dopo due mesi di sperimentazione
Anna Polacchini
- 57 Le tecnologie per il trasporto a chiamata
Carlo Gargiulo
- 59 Un territorio a tempo di biciclette
Valerio Demaldè
- 61 Una bicicletta per amica
Riccardo Zelioli
- 65 Qualità dei tempi di vita a Cremona. Che cosa ne pensano commercianti e lavoratori della pubblica amministrazione
Giampaolo Nuvolati

FLESSIBILITÀ DEGLI ORARI NEGLI UFFICI PUBBLICI

- 69 Nuovo orario sperimentale estivo
Monica Frigé
- 71 Nuovo orario di lavoro multiperiodale in Comune
Enrico Cistriani
- 75 Gli orari di apertura, aspetto fondamentale della qualità dei servizi al cittadino
Francesca Delfanti

RITMI DELLA CITTÀ

- 79 Cremona città amata
Caterina Ruggeri
- 85 Che cosa e come ritmano le città
Marco Mareggi
- 95 Gli autori

Al ritmo con i tempi di una città contemporanea

Il progetto *Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile* mette a sistema l'esperienza maturata in questi anni di intenso lavoro. Anni nei quali si sono fatti ricerca, studio, analisi, sperimentazioni, attuati progetti pilota, costruito reti e partenariati nazionali ed europei.

È un progetto che riguarda il mondo della scuola, la mobilità in città e la flessibilità degli orari di lavoro e mira a facilitare e migliorare la qualità di vita individuale di donne, uomini e bambini che abitano nella nostra città. Un'iniziativa a largo spettro che vuole anche contribuire a ridurre le emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti e ridurre il traffico automobilistico in città.

Ci si è posti come base di partenza la scuola e il mondo del lavoro perché questi sono orari obbligati della vita quotidiana dei cittadini. Sono quelli che più irrigidiscono l'organizzazione individuale e familiare, in particolare delle donne. Entrambi a Cremona sono ancora i principali ordinatori della mobilità urbana.

Con il coinvolgimento di molti settori dell'Amministrazione Comunale e di partner cittadini, *Benessere in città* ha progettato e attuato parte del nuovo trasporto pubblico a chiamata; rinnovato la flessibilità annuale degli orari di lavoro per chi opera in Comune; ha effettuato la formazione e ha attivato laboratori duraturi per la mobilità autonoma e sostenibile di bambini e adulti, rispettosa dell'ambiente e dei tempi di vita delle persone. E molte altre iniziative descritte in questo documento.

Il progetto realizza così azioni integrate e processi trasversali tra ambiti dell'amministrazione e della città che di solito sono separati.

Tre infatti sono gli ambiti di intervento a cui possiamo ricondurre le molteplici azioni: innanzitutto i tempi delle madri, dei figli e della scuola; secondariamente, la mobilità dei lavoratori dei servizi pubblici e della rete commerciale del centro storico; da ultimo, la flessibilità degli orari negli uffici pubblici.

Le molte azioni intraprese nei tre ambiti sono convergenti verso obiettivi comuni come dimostra questa pubblicazione, tesa a rappresentare gli sforzi compiuti per coordinare ed armonizzare i tempi e gli orari nella nostra città, in continua trasformazione, dove si incrociano diversità di ogni tipo, con un fine comune: migliorare il benessere dei cittadini.

il Sindaco
Gian Carlo Corada

Due anni di BiC

Scorrendo l'indice di questa pubblicazione ci si rende subito conto del contributo che tanti hanno dato alla costruzione e all'attuazione di BiC. Contributi che caratterizzano il metodo di lavoro proprio delle politiche temporali urbane, fatto di ascolto, di confronto, di condivisione, di linguaggi nuovi e di esperienze diverse, una ricchezza.

Credo non sia facile incontrare pubblicazioni che raccontano la storia di un progetto, nelle quali a raccontarlo ci siano, oltre al Sindaco, anche quattro Assessori, un segno concreto di una trasversalità vera, costruita nel tempo e che testimonia quanto BiC abbia contagiato davvero tutti e reso ognuno protagonista dell'intero processo e non di un singolo pezzo del progetto.

Si può dire che BiC, con la carica di modernità portata nell'attuazione delle tante azioni, ha travolto e sorpreso un po' tutti. Si pensi solo alle diverse iniziative attuate che hanno interessato il mondo della scuola, la mobilità, la flessibilità degli orari di lavoro, la messa in sicurezza di alcuni percorsi nei quartieri, oppure la posa di 400 reggibiciclette in diversi punti della città. Un insieme di azioni con le quali abbiamo cercato di facilitare e migliorare la qualità della vita di donne, uomini e bambini che abitano, lavorano, studiano nella nostra città.

Un'altra cosa straordinaria di questo lavoro è stata la contemporaneità di tante azioni messe in campo che hanno obbligato i decisori a dialogare tra loro e a portare a conclusione gli obiettivi nei tempi stabiliti da BiC: due anni. Pochi rispetto ai tempi biblici delle scelte e dei risultati ai quali spesso si è abituati.

Certo, per raggiungere questi risultati ci siamo attrezzati, costruendo nel tempo un team capace di affrontare la richiesta di innovazione che la contemporaneità poneva e pone, consapevoli della sua pluralità, ma anche pronti a rispondere agli interrogativi con i quali chiedeva alle amministrazioni pubbliche più avanzate di governare questa modernità.

Noi abbiamo iniziato a farlo dieci anni fa, ascoltando, studiando, indagando, interrogandoci, facendoci sfiorare dai dubbi, chiedendoci il senso delle cose e provando a capirle; a partire da quanto sia importante nella qualità della vita delle persone riuscire a trovare un giusto equilibrio tra orari dei servizi pubblici e privati, tra i tempi individuali e collettivi, tra spazi pubblici urbani che non necessariamente rispondono a tradizionali modelli di funzione urbana definibili, di giorno mercato e tranquillo passeggio, di sera movida e disordine.

In questi anni abbiamo provato a cucire, a far dialogare insieme le nostre comunità complesse per cercare soluzioni ai tanti interessi in conflitto tra loro; ad offrire opportunità.

BiC rappresenta un po' la sintesi di queste riflessioni ed è stata la prima vera occasione per poter strutturare un progetto che raccogliesse queste sfide.

Questa è la *governance*: queste sono le politiche pubbliche, intese come esercizio collettivo per governare e accompagnare le trasformazioni urbane.

Attraverso interviste, questionari, ricerche abbiamo avuto la conferma che Cremona è una città a misura d'uomo che si può attraversare a piedi in un'ora, in bicicletta in mezz'ora, in auto in un quarto d'ora. Una città nella quale per andare al lavoro la maggioranza dei cittadini ci mette meno di 15 minuti, ma ci va in auto; nella quale la qualità dell'aria peggiora negli orari di inizio e di chiusura delle scuole e dei luoghi di lavoro; ma è anche una città nella quale pochi sono disponibili a modificare le proprie abitudini e stili di vita.

Per questo con BiC abbiamo cercato di costruire interesse, rendendo agevoli e piacevoli i gesti quotidiani, a partire dal garantire sicurezza e certezza nell'organizzazione urbana (vedi il *pedibus*), dal promuovere una mobilità autonoma e sostenibile (i reggibiciclette in prossimità di parcheggi corona), rispettosa dell'ambiente e dei tempi di vita delle persone.

Un ultimo aspetto uscito dall'esperienza di BiC è la conferma della centralità delle città quali laboratori "obbligati" di sperimentazioni avanzate e innovative, le sole in grado di governare le straordinarie trasformazioni che le attraversano.

Nei due anni di BiC, Cremona è stata luogo di discussione di decisori pubblici e privati dove è stato possibile animare un dibattito sulle strategie da mettere in atto per migliorarne la vivibilità, con l'obiettivo di rispondere ad alcune questioni aperte legate, ad esempio, al conflitto tra la mobilità lenta e quella veloce, al favorire pedoni e ciclisti piuttosto che fare nuovi parcheggi, a introdurre flessibilità nel trasporto pubblico, negli orari di lavoro, nei tempi delle scuole, a dare valore al tema della conciliazione e a riconoscere che non è un tema da relegare nella gestione privata del tempo, ma che è un tema di governo del territorio; si tratta cioè di un significativo passaggio culturale.

Da qui la convinzione che un Sindaco non può da solo trovare le soluzioni alla molteplicità dei mutamenti e che è necessario condividere le responsabilità delle scelte con una pluralità di soggetti che svolgono un ruolo attivo nella città, ed è quello che abbiamo cercato di fare con BiC e che verrà raccontato dalle tante persone che vi hanno collaborato.

Leggere la città e la complessità dei suoi territori, delle risorse, delle identità, delle specificità, ha significato per l'Ufficio tempi, struttura principale sulla quale si è appoggiato BiC, sapersi dotare di un filtro di lettura che gli ha consentito di raccontarne le storie, identificare alcuni scenari di riferimento e disegnare prospettive di trasformazione, con semplicità e con l'apporto di qualità di cui sono portatrici le politiche temporali urbane.

Per concludere prendo in prestito una riflessione di Lina Bo Bardi, architetta: "il tempo non è lineare, è un meraviglioso groviglio in cui, in ogni momento, si possono scegliere punti e inventare soluzioni, senza inizio né fine". È questa una bella sintesi dei due anni di BiC.

Ne parlano alcuni protagonisti

Positivi, per non dire entusiasti, i pareri di alcune persone che hanno avuto la responsabilità di ‘guidare’ la complessa macchina di *BiC*, *Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile* (interviste a cura di Ivan Ghigi).

«Le politiche temporali hanno bisogno della partecipazione di tutte le parti dell’amministrazione. Il Comune di Cremona ha avuto una felice intuizione quando nel 1997 ha creato l’Ufficio tempi senza potersi orientare o basare su una normativa regionale o nazionale in proposito. *BiC* interessa anche la mobilità nel centro storico e, grazie all’analisi dei flussi dei mezzi di trasporto per il commercio, è stato creato un laboratorio permanente profondamente innovativo. Con il laboratorio oggi abbiamo una radiografia dell’esistente per poter prevenire gli interventi dovuti e non agire quando il problema è già emerso. In tal modo sosterremo il tessuto commerciale della città favorendo gli esercizi del centro storico».

Luigi Baldani

vice sindaco e assessore Politiche commerciali

«*BiC* ci ha offerto la possibilità di estendere una nuova esperienza applicata al trasporto pubblico, ossia la flessibilità degli orari. L’esperienza sperimentata da aprile a giugno 2007 è poi proseguita: in due mesi abbiamo raccolto i dati, verificato i problemi e le risposte dei cittadini. Numeri piccoli ma utili per una valutazione precisa. Alla fine questa esperienza potrà essere trasferita alla mobilità, alla luce anche delle riforme chieste dalla stessa azienda di trasporto. Con *BiC* abbiamo dato vita al servizio prenotazione, il “Lavorabus”. Occorrerà però più comunicazione su queste iniziative».

Daniele Soregaroli

assessore all’Urbanistica

«Con il progetto “Io cammino ... alla grande!”, che ha coinvolto le scuole elementari del Boschetto e Manzoni, i bambini hanno potuto conoscere una parte del territorio in cui abitano, insieme abbiamo realizzato la messa in sicurezza delle parti della città interessate. *BiC* ha lavorato su queste due scuole raccogliendo materiali interessanti come i questionari o le mappe sensibili per l’individuazione di percorsi sicuri, affinché i bambini possano andare a scuola da soli e nel minor tempo possibile. Ciò permette ai genitori di avere più tempo per loro, come si prefigge *BiC*. Abbiamo inoltre finanziato il progetto “Piedibus” con 70 bambini coinvolti e dei ‘controllori’ che li seguono nel loro tragitto verso la scuola: un grande successo che speriamo di estendere ad altre zone della città».

Daniela Polenghi

assessore Politiche educative

«BiC non solo incide nei confronti degli utenti e dei dipendenti della pubblica amministrazione attraverso l'applicazione di orari flessibili ove è possibile, ma ha permesso di realizzare una conferenza permanente degli uffici pubblici, siano essi statali, provinciali o comunali. Vedo la bontà del BiC non solo nell'agevolare la mobilità della città, ma anche nei benefici che ricadono sulle persone: benefici psichici e fisici perché c'è più tempo a disposizione per se stessi e per la propria salute: meno mobilità e meno traffico si traducono in un'aria più pulita per le vie cittadine».

Emilia Giordano
vice Prefetto vicario di Cremona

È ora di stare bene in città

*Un interessante progetto su orari e mobilità
per migliorare la qualità della vita.*

Si chiama BiC, ma non è una biro. La sigla sta per *Benessere in città*: ma non è la pubblicità di un centro benessere. È un progetto mirato, come spiega il 'sottotitolo': *muoversi nei tempi di una città sostenibile*. Tradotto in termini meno pretenziosamente sociologici: proviamo a sperimentare orari nuovi (tempi urbani), cercando nel contempo di spostarci in città in modo diverso e nuovo, lasciando l'automobile in garage. Insomma: cerchiamo, con questo progetto BiC, di migliorare la qualità della vita e dell'aria agendo sul tempo. Quello collettivo: legato agli orari rigidi della scuola, dei servizi, dei trasporti, degli uffici. Quello individuale: legato al proprio tempo. BiC si è dimostrato un progetto piuttosto articolato che ha dato risposte concrete. I promotori (nel Comune di Cremona) ci hanno creduto e hanno coinvolto alcuni assessorati che hanno fatto gioco di squadra, uffici pubblici, scuole, associazioni economiche del commercio. In queste pagine si cerca di render conto, nel modo più esaustivo possibile, dei traguardi concreti raggiunti dal progetto. Un'esperienza, come dichiarano alcuni protagonisti di BiC, estremamente positiva e coinvolgente. Un seme importante è stato gettato: darà senz'altro ottimi frutti in futuro. Una considerazione finale: il progetto ha ottenuto dalla Regione Lombardia un cofinanziamento di 200mila euro, il massimo previsto dal bando. Segno che si è lavorato bene, con serietà ed impegno. Di questo va dato atto agli amministratori comunali, ai loro staff, a quanti hanno partecipato. Convinti, tutti, che è ora di stare davvero bene in città.

Floriano Soldi
giornalista

I risultati di un progetto integrato

VALUTAZIONI E MONITORAGGI

COMUNICAZIONE E PROMOZIONE

STRUTTURE DI GESTIONE DEL PROGETTO

M A C R O A Z I O N I

SCUOLA

AZIONI

- Indagine su mobilità, tempi e salute nelle scuole elementari
- Opere strutturali nelle scuole Boschetto e Manzoni
- Corsi di formazione e laboratori per bambini ed insegnanti
- Laboratori con genitori scuole Manzoni e Boschetto
- Piedibus per ingresso e uscita da scuola
- Progettazione partecipata con i bambini
- Convegno nazionale Benessere ed autonomia
- Promozione dell'uso della bicicletta

MOBILITÀ

AZIONI

- Promozione dell'uso della bicicletta
- Prenotabus: sistema di trasporto pubblico a chiamata
- Installazione di 400 nuovi posti bicicletta
- Corsi di formazione sul trasporto a chiamata
- Convenzioni con ARPA, ASL, Provincia di Cremona e Prefettura
- Indagine partecipata su mobilità, orari e percezione inquinamento

FLESSIBILITÀ

AZIONI

- Indagine partecipata su mobilità, orari e percezione inquinamento
- Dibattito culturale sulla flessibilità nel mondo del lavoro
- Sperimentazione orario flessibile multiperiodale
- Laboratorio sulla flessibilità dell'orario di lavoro

Immagini BiC

Ho visto un sorriso luminoso sul volto di quella bambina che chiudeva la fila del “piedibus”, una luce che stava a rappresentare la sua felicità di essere dentro una cosa piacevole, un senso di appartenenza, un nuovo modo di raggiungere la sua scuola. Attraverso uno spazio e un tempo di vita diverso: insolito, più sereno, il suo.

L'uomo di settant'anni parcheggia la bicicletta, prima guarda attentamente e nota i nuovi “reggibici”, ammicca, forse dubita, “non costeranno un po' troppo?”, ma per la prima volta sembra che qualcuno pensi anche a lui, non sarà più costretto a metterla appoggiata ad un muro, oppure a cercare un posto decente per tutte le vie della zona, “che novità è mai questa?” sembra bisbigliare.

Quel professionista aveva fretta, 43 anni con sguardo tirato e la velocità ai piedi, come sempre, non poteva perderci più di tanto tempo per rifare la patente. Stranamente le cose sembravano andare meglio del solito. Gli uffici tutti aperti, anche nella pausa, con la possibilità di sbrigare tutto fra le 13 e le 14, per tornare poi a correre dietro alle proprie attività. Dopo di lui, un'impiegata (anche madre di famiglia) con gli stessi patemi: i figli che tornano, il pranzo da fare, il ritorno in ufficio, ... presto Carla, accelera, tutto ok non incantarti, ce la devi fare.

Ecco, forse queste sono le “fotografie” del BiC, le più nitide che ho nella testa, le più belle perché semplici e immediate, a rappresentare un modello di vita quotidiana molto “naturale”, per qualcuno scontato, ma non sempre così. Non c'è bisogno che tutti sappiano che alla scuola elementare Manzoni o al Boschetto i bimbi hanno realizzato con le maestre il “piedibus” per andare a scuola da soli, per diminuire il numero delle auto. Nessuno ci obbliga ad affermare che abbiamo acquistato 400 nuovi posti-bicicletta, e non dobbiamo enfatizzare troppo la giornata del cittadino – il mercoledì – con apertura contemporanea di tutta una

serie di uffici pubblici che facilitano il disbrigo delle pratiche anche nella fascia del mezzogiorno. *L'importante è che sia andata così*, con qualcosa di più a favore della nostra gente, pochi gesti semplici, di facilitazione, un pugno di soldi e molta energia che immediatamente facciano percepire il senso di un rinnovato modo di vivere la città. Quei pochi gesti resteranno e nessuno li spazzerà via, ecco la risposta.

Allora rimetto la giacca del dirigente comunale, del tecnico che con la propria equipe ha progettato le azioni coerenti con l'indirizzo politico e la visione di città che gli amministratori ci hanno chiesto di tradurre. *Il tempo: la quarta dimensione dello spazio. Così semplice ormai nella cultura quotidiana di tutti e così rivoluzionario per la concezione dei servizi pubblici e per i modi di amministrare.* Non è importante solo cosa si fa e come lo si fa, assume straordinaria importanza quando lo si fa e se lo si fa insieme. Ripasso a memoria i valori del nostro progettare, i presupposti del nostro realizzare, e la prima cosa che ricordo è il sorriso della bambina, ancora, *la sua felicità ha pagato il biglietto* direbbe un giornalista navigato.

Sì, siamo convinti, ci ha ripagato di tutte quelle volte che abbiamo chiesto e non ci è stato risposto, delle riunioni faticosamente costruite per far dialogare tutti, dei documenti scritti e riscritti, dei verbali, delle certificazioni, della qualità di un lavoro certosino non sempre apprezzabile e apprezzato.

Perché abbiamo scelto e voluto essere una squadra, abbiamo ragionato come una sola testa, anche con alcune contraddizioni ma con la voglia di raggiungere qualcosa di positivo per la nostra cittadinanza. Per questo mi guardo attorno e ringrazio tutti quelli che hanno collaborato, dagli universitari agli operativi più stretti, dai ricercatori a quelli che si sono preoccupati dell'organizzazione quotidiana delle cose. *Grazie, perché voi siete stati il nostro “BiC”.* Ovvero *Benessere in città*, benessere collettivo e individuale,

personale, familiare, materno, paterno, filiale, di conciliazione, benessere a tutti i livelli, ma perbacco benessere vero, autentico, poco commerciale, non mercificato, anche solo benessere normale.

Ho collezionato sensazioni importanti, autentiche. Servono poche cose, ma

fatte bene, comprensibili, con esiti certi, piccole ma affidabili. Il benessere è come un viandante che bussava alla porta di tutti, vorrebbe entrare. Dobbiamo sapere di doverlo trattare bene, perché quando uno solo di noi non aprirà la porta dovrà sapere che segnerà in modo diverso la vita anche degli altri.

BIC HA COINVOLTO ALL'INTERNO DEL COMUNE DI CREMONA

Ufficio tempi
Ufficio ecologia
Servizio comunicazione
Settore Politiche educative
Settore Mobilità, traffico e trasporti
Ufficio Pari opportunità
Settore Polizia municipale
Settore Programmazione Lavori pubblici
Laboratorio Cremona dei bambini
Ufficio periferie
Settore Legislazione commerciale e pubblici spettacoli
Settore Personale e Sviluppo organizzativo

IN CITTÀ IL PROGETTO HA COINVOLTO:

Aem (Azienda elettrica municipalizzata)
Arpa (Agenzia regionale per l'ambiente Sede di Cremona)
Asl (Azienda sanitaria locale – Osservatorio Epidemiologico)
Prefettura di Cremona
Enti e Pubbliche Amministrazioni cittadine
Associazioni del commercio (Ascom e Confesercenti)
Fiab locale (Federazione amici della bicicletta)
Aziende di trasporto locale (Km e Cremona Trasporti)
Imprese del commercio e imprese dell'artigianato nelle vie e piazze delle aree di intervento
Istituti scolastici (scuola elementare Manzoni, scuola elementare Boschetto)
Lavoratori e lavoratrici delle imprese commerciali e artigianali e degli enti pubblici con sede nel centro storico
Organizzazioni sindacali
Provincia di Cremona con il Servizio trasporti e l'Ufficio piste ciclabili

BiC

OBIETTIVI GENERALI

Individuare, promuovere e sperimentare forme di **mobilità urbana sostenibile**

Rendere **più flessibili** e adattivi gli **orari di lavoro** e gli orari di erogazione dei servizi urbani

Favorire la **conciliazione** tra tempi di **vita** e orari di **lavoro** di lavoratrici/ori e/o genitori

Ridurre l'**inquinamento atmosferico** dovuto al traffico veicolare

OBIETTIVI SPECIFICI

Diminuire nelle fasce orarie di ingresso/uscita da scuola la congestione del traffico, la concentrazione dei gas inquinanti, lo stress di prima mattina nella famiglia e liberare tempo a madri/padri/parenti che accompagnano i bambini a scuola

Garantire sicurezza degli ingressi ai plessi scolastici

Favorire la mobilità autonoma e sicura e la consapevolezza della città da parte dei bambini

Inserire le iniziative di formazione su mobilità sostenibile e tempi di vita, oggetto di questo progetto, nei Piani dell'Offerta Formativa (POF) delle scuole

Introdurre flessibilità e accessibilità dell'offerta del trasporto pubblico locale

Liberare tempo per le donne. Ad esempio al mattino e al pomeriggio accompagnare i figli a scuola può non essere un tempo obbligato; o ancora, servizi di trasporto pubblico flessibili consentono di annullare/diminuire i tempi di attesa

Ridurre la quantità di auto e traffico veicolare in città. Ad esempio individuare e sperimentare, con operatori e lavoratori in centro storico, azioni integrate per ridurre il carico veicolare

Disincentivare l'uso dell'auto privata

Incentivare l'uso della bicicletta e creare le condizioni perché sia un vantaggio muoversi a piedi o in bicicletta

Individuare e sperimentare orari di flessibilità giornaliera per le lavoratrici e i lavoratori degli enti pubblici del centro storico

Individuare proposte di orario di lavoro estivo per conciliare lavoro, famiglia e vacanze scolastiche dei figli

Aprire il dibattito sull'individuazione collettiva di fasce orarie di apertura del centro storico al traffico veicolare, a salvaguardia dell'ambiente e vantaggiose per il commercio



Cremona
COMUNE DI CREMONA

PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI
DELLA CITTÀ DI CREMONA



Benessere in città
Muoversi nei tempi
di una città sostenibile

*Copertina del depliant di
avvio del progetto*

Marco Mareggi

I cantieri del Piano degli orari: un'azione trainante in Lombardia e in Europa



Incontro internazionale tra città "Cambiare i tempi per il benessere dei cittadini",
Comune di Cremona, 12-13 gennaio 2007

Il progetto BiC del Comune di Cremona ha coinvolto molti in città, dai bambini e genitori dei "piedibus" ai dirigenti delle pubbliche amministrazioni, dai commercianti all'azienda di trasporto pubblico KM. Insieme, in un anno e mezzo, hanno saputo lanciare e cogliere alcune sfide per migliorare la vita della città e per confermare il ruolo trainante di Cremona rispetto al panorama europeo in un campo particolare dell'azione pubblica come le politiche temporali urbane.

Rispetto alla città, BiC ha portato alla realizzazione di iniziative di successo come il già detto "piedibus", all'aumento del numero di bambini che vanno a scuola da soli in sicurezza, alla realizzazione di molte manifestazioni a favore dell'uso della bicicletta, all'installazione in strade e piazze di alcune centinaia di nuovi posti bicicletta, alla conferma di orari di lavoro flessibili "nell'anno" a favore di una migliore organizzazione sia di chi lavora in Comune, sia dell'ente stesso, all'apertura di un tavolo di riflessione di tutti gli enti pubblici rispetto alle formule di flessibilità di orario in azienda, alla messa in sicurezza di due ingressi scolastici e alla sperimentazione di una nuova offerta del trasporto pubblico flessibile.

Le sfide raccolte riguardano temi per la città di cui si è forse solo all'inizio, ma che interessano questioni cruciali. Provo ad indicarne i principali.

Innanzitutto, il *ripensare la mobilità in città* a fronte dei problemi di inquinamento crescente e della contemporanea necessità, indotta da nuovi stili di vita, di muoverci in continuazione e con ritmi serrati e in orari non facilmente prevedibili con tanto anticipo. Andare più spesso a piedi, usare le due ruote, estendere o ridurre le zone a traffico limitato per le auto private, favorire l'uso di mezzi ecologici sono stati temi discussi da molti e alcune ipotesi di intervento si sono fatte avanti sia nella discussione che nella sperimentazione. Molti sono convinti oggi in città che il problema non siano solo nuove strade, rotonde e infrastrutture, ma anche un nuovo atteggiamento nei comportamenti delle persone. E anche gli enti hanno responsabilità che non mancano di assumere. Una conseguenza sostantiva in questo ambito è stata quella di mettere in discussione – sia da parte del Comune, sia dell'azienda – un'ipotesi di rinnovamento del sistema del trasporto pubblico, nonostante non fosse né un obbligo di legge né fosse dettata da scadenze contrattuali.

In seconda battuta, in modo consistente il Comune e tanti soggetti hanno agito, non sempre consapevolmente, per *fare sistema*, per lavorare in rete, affrontando i problemi per i cittadini, proponendo alternative e innovazioni capaci di rendere migliore Cremona e il viverci. Questo si è riscontrato, al di là di una volontà di

solito dichiarata solo a parole e al di là di una sempre maggiore chiusura verso gli altri e un tendenziale comportamento individualistico e opportunistico. Molti hanno fatto azioni concrete e hanno discusso in laboratori di progettazione, in focus group, in incontri di formazione, nelle aule delle scuole, negli uffici, nei negozi, nei circoli anziani e non solo nelle sedi istituzionali.

Una terza sfida riguarda il fatto che, con BiC, la città ha saputo *pensare a problemi urbanistici e dei servizi come problemi del quotidiano*. Non si è parlato solo di sfide immobiliari per il futuro ma anche ad abitare il presente. La città non vive infatti solo delle sue proiezioni lontane e di nuove costruzioni, ma anche di un suo uso di giorno e di notte, in estate e in inverno, dei suoi spazi e dei suoi servizi da parte di molti, con aspettative diverse e con ritmi diversi. Questo non significa non avere orizzonte strategico e di prospettiva, piuttosto ha significato pensare concretamente, con chi vive i luoghi e con chi oggi prende decisioni, con una spiccata attenzione al benessere delle persone.

Affrontare queste sfide a Cremona è stato possibile non perché la Regione Lombardia ha concesso un finanziamento cospicuo, che certamente ha aiutato, ma per il lavoro che il Comune e molti soggetti sociali avevano saputo costruire in passato, dotandosi di un Piano territoriale degli orari. Innanzitutto, si è rivelato molto efficace avere un Ufficio tempi stabile presso il Comune che sa accompagnare una molteplicità di altri uffici e enti e cittadini verso obiettivi comuni, capace di costruire coalizioni. Inoltre, puntare ad avere una struttura con una competenza rivolta all'azione e aver ottenuto risultati con costanza in dieci anni di attività ne ha consolidato la credibilità. Non ultimo, però, la scelta fatta da un gruppo politico e tecnico che in Comune ha voluto continuare quella che veniva considerata, a metà degli anni

'90, un'innovazione per il buon governo e la qualità della vita della città si conferma ancora oggi una scelta azzeccata.

Questi aspetti sono competenze e ruoli che vengono riconosciuti a Cremona, sia in Lombardia che in Europa. Infatti tecnici e politici del Comune sono costantemente invitati nei convegni e nelle ricerche regionali, nazionali e internazionali per raccontare come si fanno le politiche sui tempi della città. Le sperimentazioni realizzate hanno ricevuto premi ad esempio al Forum della pubblica amministrazione. Sulla scorta di questi esempi con risultati concreti altri si avventurano a dotarsi di un Piano territoriale degli orari. Molte città copiano i progetti e chiedono spesso all'amministrazione materiali e suggerimenti. Insomma, Cremona è realmente un punto di riferimento. Si può affermare che, insieme ad altre realtà, ha contribuito a consolidare un modo di pensare alla città che le sfide sopra dette sottolineano. E l'incontro internazionale di gennaio 2007 *Cambiare i tempi per il benessere dei cittadini* è stato il riconoscimento di questo ruolo trainante, con l'adesione di più di 20 amministrazioni pubbliche europee tra cui le città di Barcellona, Lione, Napoli, Como, Verona, per citare solo le più importanti, e il Ministero del Lavoro e degli Affari Sociali olandese.

Passo per passo, azione per azione

Sempre più stimolanti sono le coprogettazioni che il Comune di Cremona sviluppa ormai da qualche anno nell'ambito del Piano territoriale degli orari. *Benessere in città (BiC)* è stato un esempio interessante di come le politiche dei tempi siano diventate strumento di gestione multipartner dell'Amministrazione. Partito come sfida progettuale in risposta al primo bando regionale della Lombardia (l.r. 28/2004) su questi temi, il progetto si è da subito arricchito di una partecipazione politica e tecnica che ha permesso allo staff di redigere un documento con contenuti innovativi e concretizzabili.

Per rispondere ai quesiti regionali sono stati affrontati da subito i problemi della città legati alla quotidianità, alla conciliazione ed alla richiesta sociale del momento: la scuola, la mobilità e l'orario di lavoro. Dopo la fase della costruzione delle azioni, il gruppo di lavoro ha individuato gli attori da coinvolgere attraverso un'analisi dei portatori di interesse con attenzione alle tre aree tematiche individuate.

BiC si è articolato in tre ambiti di intervento, denominati:

- *Benessere in città: tempi delle madri, dei figli, della scuola;*
- *Benessere in città: mobilità dei lavoratori dei servizi pubblici e della rete commerciale del centro storico;*
- *Benessere in città: flessibilità degli orari negli uffici pubblici.*

Le molte azioni sviluppate nei tre ambiti sono state convergenti verso obiettivi comuni e spesso hanno permesso di ottimizzare e rendere maggiormente efficiente l'operatività comunale. Il progetto è partito nell'aprile 2005 e si è formalmente concluso il 30 aprile 2007, anche se alcune azioni sono state consolidate nelle pratiche ordinarie dell'ente.

Azioni con le scuole, le famiglie e le insegnanti

Cremona ha esperienza di percorsi formativi sulla mobilità autonoma dei bambini ("Andiamo a scuola da soli" e "Io cammino ... alla grande"). La novità di *Benessere in città: tempi delle madri, dei figli, della scuola* ha riguardato diverse azioni, trasversali alla quotidianità di bambini, genitori e mondo della scuola.

Attraverso un coinvolgimento attivo sono stati realizzati: un'indagine su mobilità, tempi e salute nelle scuole elementari, che ha coinvolto circa 800 bambini e i loro genitori; nuove opere strutturali di riqualificazione degli spazi pubblici nei pressi delle scuole Boschetto e Manzoni (marciapiedi, protezioni per pedoni, segnaletica, parcheggi); corsi di formazione e laboratori differenziati (culturali, sulla sicurezza, sulla città) per bambini e insegnanti; laboratori con i genitori delle due scuole cantieri di sperimentazione, Manzoni e Boschetto, per favorire la mobilità autonoma e sostenibile (10-12 genitori per laboratorio); la sperimentazione ed il consolidamento del "pedibus" negli orari di ingresso ed uscita da scuola (circa 60 bambini e 10 genitori volontari nelle due scuole); la sensibilizzazione sull'inquinamento ambientale attraverso lezioni dedicate; eventi e giornate ("Borgo in Bici" e "Pedalando") di sensibilizzazione e promozione all'uso della bicicletta per gli spostamenti urbani. Molte azioni sono state sviluppate attraverso la progettazione partecipata con i bambini e i percorsi formativi "I luoghi e il tempo" gestiti da architetto. Un convegno nazionale ha ricapitolato le questioni relative all'autonomia dei bambini e della mobilità sostenibile.

L'obiettivo era quello di affrontare alcuni problemi a partire dai tempi obbligati della vita quotidiana dei cittadini, perché sono quelli che più irrigidiscono l'organizzazione spazio-temporale

individuale e familiare, in particolare delle donne, ad esempio i tempi e gli orari scolastici. Attraverso le sperimentazioni e le azioni sviluppate, i bambini che vanno a scuola da soli sono aumentati ed alcuni genitori hanno più tempo in alcuni giorni della settimana per svolgere altre “faccende”.

La metodologia utilizzata per sviluppare le azioni è stata quella dei tavoli di coprogettazione in cui le iniziative dell’azione hanno trovato le soluzioni e gli sviluppi necessari.

Attori coinvolti: dirigenti scolastici, insegnanti, madri, padri, parenti, bambini, associazioni no profit e Comune di Cremona, Asl, scuole elementari Boschetto e Manzoni, consulenti.

Azioni per la mobilità urbana

I lavoratori non effettuano solo spostamenti sistematici da casa al lavoro. A Cremona ciò è vero soprattutto per chi lavora nel centro storico, che si configura come un centro commerciale naturale con ampia offerta merceologica qualificata.

Oltre al lavoro (tempo obbligato per molti), ciascuno di noi svolge spesso anche altre attività, definite interstiziali. Questa mobilità asistematica caratterizza ormai molti degli spostamenti in città. L’azione ha cercato di fornire ai lavoratori del centro storico diversi mezzi di trasporto, alternativi all’uso dell’auto privata e dell’autobus di linea, volendo rispondere alla domanda flessibile di mobilità per la quale il mezzo personale (auto e moto, ad esempio) può dimostrarsi non conveniente.

Si è proceduto a: sviluppare un’indagine partecipata su mobilità, orari e percezione dell’inquinamento coinvolgendo 3600 lavoratori delle pubbliche amministrazioni cittadine e 1100 operatori del commercio in centro storico; è stato coprogettato, sperimentato e consolidato un nuovo sistema di trasporto a chiamata (Prenotabus/Lavorabus) su più zone

della città; abbiamo promosso l’uso della bicicletta (“Cremona in BiCicletta”) e installato nuovi reggibiciclette in città (110 nuovi reggibici per più di 400 posti bicicletta), in base alle modalità d’uso degli spazi pubblici da parte dei cittadini-ciclisti. Abbiamo favorito l’uso di diversi mezzi di trasporto. Abbiamo sviluppato in collaborazione con aziende di trasporto studi puntuali di fattibilità e corsi di formazione dedicati ad operatori e non sul nuovo trasporto pubblico a chiamata.

Si sono sviluppate azioni per consentire ai cittadini cremonesi e agli abitanti temporanei della città di muoversi sempre più con mezzi di trasporto ecocompatibili e flessibili negli orari e nei tragitti, più adatti ad una conciliazione tra tempi di vita, orari di lavoro e tempo per sé di uomini e donne. Abbiamo sottoscritto convenzioni e collaborazioni con Provincia di Cremona, ASL, ARPA, e con la Prefettura di Cremona per la gestione dell’indagine partecipata.

Attori coinvolti: dirigenti di enti pubblici cittadini, associazioni del commercio e di via, Amministrazione Provinciale (settore trasporti), aziende pubbliche e a partecipazione pubblica, rappresentanti sindacali, imprese del trasporto pubblico locale, Fiab locale (Federazione italiana amici della bicicletta), Amministrazione Comunale.

Azioni per la flessibilità degli orari di lavoro

Con questa azione si è voluto ragionare in modo congiunto tra gli enti pubblici, anche a partire da un’analisi condivisa approfondita. È stata l’occasione per individuare e sperimentare orari di flessibilità giornaliera per le lavoratrici e i lavoratori degli enti e per individuare proposte di orario di lavoro estivo per conciliare lavoro, famiglia e vacanze scolastiche dei figli.

Abbiamo sviluppato in modo condiviso, con circa 30 pubbliche amministrazioni,

un dibattito sulla flessibilità giornaliera e annuale dell'orario di lavoro per un miglioramento della qualità della vita dei lavoratori pubblici cremonesi sia in termini di conciliazione vita e lavoro, sia in termini di miglioramento delle condizioni ambientali della città. Attraverso un'indagine partecipata su mobilità, orari e percezione dell'inquinamento, coinvolgendo 3600 lavoratori delle pubbliche amministrazioni cittadine, abbiamo ragionato in modo congiunto tra enti pubblici cercando un'occasione per sperimentare orari di flessibilità giornaliera per le lavoratrici e i lavoratori degli enti. La sperimentazione che ha portato ad un vero consolidamento è stata sviluppata dal Comune di Cremona (su circa 300 dipendenti), individuando proposte di orario di lavoro multiperiodale annuale per conciliare lavoro, famiglia e vacanze scolastiche dei figli.

Attori coinvolti: dirigenti del Comune di Cremona, della Prefettura di Cremona, degli enti pubblici cittadini, delle aziende comunali e delle organizzazioni sindacali.

La gestione del progetto

L'iniziativa ha attivato *tavoli di coprogettazione* diversi per ciascuno dei tre ambiti di intervento di cui sopra sono riportati i componenti.

In questo modo si è data attuazione agli accordi di cui al comma 2 dell'art. 25 della l. 53/2000.

Il *Comitato di pilotaggio* del Piano territoriale degli orari ed un *Tavolo tecnico cittadino* con Comune, Arpa-Agenzia regionale per l'ambiente (indirizzo e monitoraggio rispetto alla qualità dell'aria) e Asl-Azienda sanitaria locale (l'Osservatorio Epidemiologico) hanno avuto il compito di *coordinamento* del progetto. Sono stati effettuati incontri bimestrali di programmazione e verifica delle azioni.

La *segreteria operativa* è stata curata dall'Ufficio tempi, attivo in Comune dal

1999, con cui hanno lavorato l'Ufficio ecologia e il Servizio comunicazione. Questo nucleo ha tenuto una funzione di regia per una rete di altri uffici e servizi dell'ente. Non si è trattato di un ruolo gerarchico ma di un'azione di staff.

Attori coinvolti: attori sociali e la classe dirigente cittadina, Arpa, Asl, i settori e i servizi del Comune di Cremona, la Provincia di Cremona, la Prefettura di Cremona, i sindacati, le aziende comunali, le aziende di trasporto pubblico locale.

I passaggi chiave istituzionali

I passaggi chiave per l'attuazione del progetto sono stati fondamentali per istituzionalizzare BiC e promuoverlo a livello cittadino responsabilizzando alcuni degli attori interni coinvolti. Dopo l'approvazione dell'accettazione del finanziamento regionale in Giunta comunale si è proceduto all'atto di rinnovo del *Comitato di pilotaggio* del Piano territoriale degli orari. È stato successivamente convocato e avviato il *Tavolo tecnico di coordinamento*.

Attraverso deliberazioni e determinazioni di approvazione delle singole azioni sono state sviluppate le iniziative progettuali. Si sono affrontati diversi passaggi di avanzamento e presentazione in Commissione consigliere permanente "Rapporti con le Periferie e con i Comitati di Volontari, le Politiche della Sicurezza, della Partecipazione e i Tempi della Città". Sono state inviate alla Giunta comunale le analisi e gli studi condotti, per una lettura e riflessione politica. È stato avviato presso la Prefettura di Cremona un laboratorio di riflessione sugli orari di lavoro negli enti pubblici. È stata siglata una convenzione Comune - Amministrazione Provinciale di Cremona per la connessione in rete su software dedicato del trasporto pubblico a chiamata su scala provinciale e comunale. Si sono sottoscritte convenzioni istituzionali con Arpa e Asl.

La comunicazione

Benessere in città ha pensato molti modi di informare e comunicare le azioni ed i servizi sviluppati. È stata impostata una progettazione grafica ad hoc per il progetto in modo da renderla ricorrente e riconoscibile dai cittadini. Sono stati realizzati e stampati depliant, manifesti e questionari e si sono tenute conferenze stampa delle azioni.

Abbiamo aperto e aggiornato pagine web presso il sito del Comune di Cremona (www.comune.cremona.it). Abbiamo sviluppato campagne di comunicazione dedicate alle singole azioni del progetto (indagini e studi sulla mobilità, tempi, inquinamento e stili di vita sostenibili, “Prenotabus” servizio di trasporto a chiamata, “Borgo in Bici” sensibilizzazione all’uso della bicicletta, “Cremona in BiCicletta” promozione dei punti attrezzati, convegno internazionale).

Con la stessa immagine di BiC sono stati promossi conferenze stampa, articoli e pubblicità sulla stampa locale, strumenti di indagine, gadget per le iniziative con i bambini, campagne di comunicazione dedicate ai servizi attivati e convegni. Pubblicazione finale di articoli e documenti sulle azioni progettuali, sui risultati degli studi eseguiti e sulle sperimentazioni effettuate. È stato realizzato un video sui ritmi urbani della città di Cremona.

L’aspetto comunicativo e informativo di questa iniziativa è stato strutturale, in quanto ha permesso agli attori sociali coinvolti di rimanere in contatto con i cittadini informandoli delle nuove possibilità di scelta per ottenere alcuni piccoli cambiamenti di qualità di vita.

La valutazione e il monitoraggio

Durante lo sviluppo del progetto sono state implementate forme diverse di valutazione e monitoraggio. Alcune sono legate alla misurazione di parametri numerici e statistici, ad esempio la

rilevazione a campione delle emissioni di gas inquinanti, la stima dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti con modelli di simulazione, il rapporto tra auto circolanti e gas di scarico, un’analisi sui bambini che vanno a scuola da soli e sulla percentuale di donne/uomini coinvolti nel progetto.

Altre valutazioni eseguite sono state relative al gradimento da parte dell’utenza di alcuni servizi attivati con verifiche assieme agli attori coinvolti, ad esempio il Laboratorio con gli insegnanti e i genitori, i focus group di autovalutazione delle iniziative con i partecipanti ai tavoli di coprogettazione, l’uso e il gradimento del trasporto a chiamata e la valutazione degli impatti sull’organizzazione temporale delle insegnanti donne coinvolte. Anche il Laboratorio di genere, condotto dall’Ufficio pari opportunità del Comune, è stato luogo di riflessione e valutazione sulle iniziative intraprese da questo progetto.

Tutte le analisi e gli studi condotti hanno documentazione e rapporti di ricerca conservati presso l’Ufficio tempi del Comune di Cremona, dove si potrà consultare anche una ricca rassegna stampa del progetto.

La partecipazione al femminile

Con il progetto *Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile* (BiC) il Comune di Cremona ha prestato attenzione alle donne, attrici fondamentali nel richiedere interventi volti a migliorare la qualità della vita. Sono state donne le prime promotrici delle politiche dei tempi in Italia e le destinatarie principali delle prime politiche pubbliche mirate alla conciliazione tra tempi di vita e tempi di lavoro.

Qual è stata l'influenza delle scelte dell'Amministrazione sulla partecipazione delle donne ai tavoli di progettazione e alle attività promosse da BiC, non solo quindi come beneficiarie degli interventi, ma lavorando in prima persona alle fasi di progettazione e gestione? Per far parlare i molti dati a disposizione possiamo partire da alcune domande: quante donne hanno partecipato? Quali ruoli hanno assunto? Quali sono state le azioni a cui si sono interessate di più? Le donne hanno portato contributi specifici al percorso di BiC e, quindi, al benessere di Cremona?

Al progetto hanno lavorato 272 persone: 138 donne e 134 uomini. Anche se dal punto di vista numerico i due generi si equivalgono, le forme in cui sono stati coinvolti permettono di fare alcune osservazioni interessanti. Consideriamo i ruoli svolti dalle donne. Come personale interno al Comune, hanno partecipato 36 donne (contro 47 uomini), in misura minore con ruoli politici e decisionali - assessori, dirigenti, consigliere comunali - e in larga parte con ruoli tecnici e operativi - funzionarie e impiegate. A due strutture di gestione politica e tecnica dotate di facoltà decisionali importanti, come il Comitato di pilotaggio, interno al Comune, e il Tavolo tecnico di coordinamento, composto da persone interne ed esterne all'ente, hanno preso parte all'incirca tante donne quanti uomini.

Tra i numerosi cittadini che hanno partecipato come volontari, in forma individuale o tramite associazioni, la presenza femminile ha superato largamente

quella maschile: le donne sono state infatti il 73% del totale. Il grande contributo femminile è dovuto alla presenza dei genitori dei bambini delle scuole coinvolte nel progetto, in maggioranza mamme. Si tratta di un dato che fa riflettere sulle divisioni dei ruoli familiari negli aspetti educativi dei figli che riguardano direttamente la scuola, a conferma di quanto rilevato dall'Istat con l'Indagine Multiscopo 2002-03: le donne italiane sono, in Europa, quelle che dedicano più tempo alle responsabilità familiari e al lavoro di cura, superando le altre europee per il tempo dedicato al lavoro familiare ed extradomestico. Nonostante questa doppia presenza, le donne mostrano una maggiore partecipazione alla vita sociale e alle iniziative di solidarietà, mentre la presenza dei figli determina una riduzione dell'occupazione femminile e un maggior utilizzo del part-time.

Di 25 insegnanti coinvolti nelle azioni di sensibilizzazione dei bambini e dei genitori rispetto ai temi della mobilità autonoma e dell'ambiente solo 3 sono uomini, in linea con la forte caratterizzazione femminile della scuola italiana. Anche i numerosi enti pubblici cittadini che hanno partecipato ai tavoli tematici in quanto partner del progetto hanno potuto contare su una consistente presenza femminile (30 donne e 56 uomini), sia con incarichi dirigenziali, sia con ruoli di funzionarie.

Analizziamo ora le attività nelle quali la presenza femminile è stata più forte. Esse sono state suddivise in tre aree tematiche - tempi della scuola, mobilità, flessibilità degli orari di lavoro - e in attività di comunicazione e valutazione del progetto. Alle azioni sui tempi della scuola ha preso parte il 49% delle donne coinvolte in BiC, contro il 18% degli uomini. Le accompagnatrici del Piedibus, per esempio, sono state soprattutto le mamme: durante gli incontri queste hanno sottolineato come, nonostante le difficoltà a trovare il tempo da dedicare a questa attività, quei pochi minuti di percorso insieme ai bambini

sono importanti anche per stare con i propri figli e riappropriarsi degli spazi della città. Le azioni nell'ambito della mobilità hanno coinvolto 23 donne e 35 uomini. Quelle volte a promuovere la flessibilità degli orari di lavoro hanno visto la partecipazione di 28 donne e 48 uomini. In questi ultimi due tipi di azioni la presenza degli uomini ha superato quella femminile; tuttavia, ciò non indica uno scarso interesse delle donne per questi temi, che anzi le riguardano da vicino nella vita quotidiana e rispetto ai quali mostrano molta attenzione sia come professioniste sia come cittadine.

Le donne si dimostrano infatti più attente ai temi dell'ambiente e del benessere, nelle segnalazioni e richieste all'Amministrazione ma anche nei comportamenti quotidiani, per esempio il maggior uso dei mezzi pubblici e della bicicletta. Lo conferma l'indagine su mobilità, orari di lavoro e percezione dell'inquinamento rivolta ai lavoratori e alle lavoratrici del centro storico (Ufficio tempi, 2006). Queste attenzioni talvolta vengono meno di fronte alla necessità di organizzare la propria quotidianità e svolgere numerose attività nell'arco della giornata, che porta a utilizzare spesso l'auto per non essere vincolate a orari fissi o imposti, come emerso dalle osservazioni delle partecipanti a BiC.

Se tra le azioni di comunicazione e promozione delle attività del progetto non ci sono state importanti differenze numeriche tra i generi, quelle relative alla valutazione hanno visto una forte prevalenza della componente femminile, in particolar modo con il Laboratorio di genere. Condotta dalle esperte di pari opportunità del Comune, questo laboratorio è stato un punto di osservazione privilegiato dal quale valutare il raggiungimento degli obiettivi di BiC, per quanto riguarda la qualità della vita delle donne e le politiche di conciliazione vita-lavoro, e ha potuto contare sul contributo di dieci

professioniste cittadine con punti di vista diversi sulla città, dettati dai loro modi peculiari di viverne spazi e tempi.

Da BiC emerge la capacità femminile di collegare anche le azioni più localizzate e circoscritte sul territorio (la messa in sicurezza dell'ingresso di una scuola, la posa di nuovi reggibiciclette davanti a un ente pubblico, la sperimentazione del servizio di trasporto a chiamata in un quartiere) con problemi di portata più ampia e con il benessere nella vita quotidiana. Il forte spirito critico e il livello elevato di esigenze e aspettative nei confronti dell'Amministrazione rendono le donne attrici importanti delle politiche temporali urbane, ma anche utenti più esigenti e «difficili» da soddisfare, abituate a preoccuparsi non solo di se stesse ma anche degli altri.

Chi ha partecipato, come giudica BiC

Il Comune di Cremona ha condotto il percorso *Benessere in Città: muoversi nei tempi di una città sostenibile* che ha approfondito tematiche e traguardi affrontati attraverso le politiche temporali urbane, di cui l'Amministrazione stessa si è fatta promotrice. In particolare il progetto ha riguardato il mondo della scuola, la mobilità in città e la flessibilità degli orari di lavoro mirando a facilitare e migliorare la qualità della vita individuale di donne, uomini e bambini che abitano a Cremona.

Proprio nell'ambito di questo percorso l'Amministrazione ha scelto di proporre ai partecipanti una verifica a posteriori del percorso svolto, per fare il punto della situazione e proporre nuovi passi per il futuro.

La società Avanzi srl è stata chiamata a condurre tre incontri, della durata di due ore ciascuno, volti a far emergere considerazioni sui tre temi *scuola, mobilità e flessibilità degli orari di lavoro*, intrecciandoli a considerazioni sul benessere, sulla conciliazione e sulla sostenibilità ambientale che sono emerse come trasversali alle questioni affrontate nel corso del processo. Obiettivi specifici di questi incontri sono stati:

- *la verifica dell'aumentato benessere locale, grazie alle azioni proposte e dei problemi* incontrati nel passare dall'ideazione alla pratica;
- *la verifica dell'eventuale sviluppo di nuove azioni* sul territorio, nate anche spontaneamente dal rapporto tra i cittadini e gli enti coinvolti sul territorio;
- *la verifica del percorso stesso* e delle sue modalità di coinvolgimento, comunicazione, informazione, formazione.

La metodologia proposta è stata quella dei *focus group*, un momento di interazione, strutturato e gestito da un facilitatore all'interno di un gruppo relativamente ristretto di partecipanti, che mira appunto a mettere a fuoco alcuni aspetti con il contributo di tutti.

Cosa è emerso dagli incontri di verifica? In termini di *benessere e sostenibilità*

ambientale i gruppi sembrano concordare sull'importanza di chiudere il centro al traffico, aumentando la frequenza di passaggio dei mezzi pubblici e attivando quanto prima il servizio di bus a chiamata per favorire iniziative come il mercoledì del cittadino, che ha senso se facilmente agibile per gli utenti. Ad oggi questi vivono come un problema la presenza nello stesso giorno del mercato e l'impossibilità quindi di parcheggiare vicino al centro e di raggiungere il centro rapidamente, riuscendo a far fruttare la giornata utilizzando più servizi.

Viene sottolineato come spesso il fatto di mettere a disposizione servizi di qualità da parte di un Ente comporti una maggiore affluenza verso quei servizi e, di conseguenza, un maggiore accesso alla città e al suo centro anche da parte di chi abita in periferia o nei comuni limitrofi, con il grave limite dell'uso del mezzo privato a causa della scarsità di collegamenti ferroviari o su mezzi pubblici.

Una soluzione che viene sostenuta largamente è quella di chiudere alle auto il centro e aumentare il numero delle aree a parcheggio ai margini del centro storico. Qualcuno propone anche di spostare la sede del mercato o di non far coincidere la giornata del cittadino con la giornata di mercato.

Urgono maggiori dati sull'inquinamento reale e una migliore comunicazione sul progetto complessivo da parte del Comune rispetto alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

La sostenibilità ambientale e il benessere hanno trovato anche una risposta molto positiva nei traguardi raggiunti dal progetto "Piedibus", che invita i bambini delle elementari e delle medie ad andare a scuola in gruppo ma senza farsi accompagnare dai genitori e muovendosi a piedi per il loro quartiere, rispetto al raggiungimento di un'autonomia e di un buon livello di indipendenza da parte dei bambini e delle loro famiglie, in vista di una loro riappropriazione del territorio in cui

vivono.

Rispetto alla *comunicazione* e alla *partecipazione* emerge la consapevolezza che il fare, in una realtà come quella cremonese, comunica molto più delle parole. Il successo ottenuto dai progetti pilota e dalle azioni portate avanti dal Comune all'interno del progetto BiC si è legato in buona parte alla capacità di alcuni enti o settori, tra cui spiccano decisamente le scuole, di farlo proprio e riproporlo ai cittadini.

Il coinvolgimento, ad oggi, riguarda poche persone già in qualche modo sensibili alle tematiche ma l'attivazione della cittadinanza e la costruzione del consenso sono percorsi lenti che maturano col tempo e con gli esempi più che con le parole. Una buona comunicazione dei risultati raggiunti e delle connessioni tra questi e gli obiettivi generali e specifici del Comune, come l'istituzione di momenti periodici di confronto aperti a tutti (focus group di valutazione), diventano iniziative indispensabili per rilanciare azioni ormai consolidate ed eventualmente provuoverne di nuove. Questi interventi devono essere mirati ad aggiornare la cittadinanza sui passi in avanti e sui risultati concreti, ma anche sui cambiamenti di rotta.

È utile allora rendere sempre più protagonisti i cittadini che si sono attivati in questo percorso, le associazioni che hanno aderito, i responsabili dei settori comunali che hanno sperimentato i cambiamenti di orario, gli insegnanti, le famiglie, i bambini affinché siano essi stessi il volano della partecipazione e della comunicazione sui progetti per il benessere a Cremona.

Con grande chiarezza è emerso dai focus group come sia necessario un profondo cambiamento culturale e nelle pratiche di vita quotidiane, che può essere senz'altro aiutato da progetti pilota come *Benessere in città*, ma che richiede anche, allo stesso tempo, tempi lunghi per una maturazione ed una effettiva condivisione

da parte di tutti, non solo di coloro che hanno preso parte al processo. L'augurio è quello che il progetto BiC sia solo il primo passo, l'avvio di un percorso che renda i cremonesi più responsabili nei confronti della propria qualità di vita.

Contributi di BiC alla qualità dell'aria di Cremona

Asl (Azienda sanitaria locale) e Arpa (Agenzia regionale protezione ambiente) partecipano attivamente al progetto interassessorile *BiC – Benessere in città*, nato per promuovere stili di vita funzionali al miglioramento della salute propria, della collettività e di conseguenza dell'ambiente. In un contesto geografico non favorevole come quello in cui si trova Cremona, posta nel punto più critico dell'avvallamento padano, parlare di qualità dell'aria può sembrare un ossimoro, visto che nel 2006 il valore limite di 50 microgrammi al metro cubo per le polveri Pm10 è stato superato in oltre 140 giorni (elaborazione Asl su dati Arpa alla centralina di Piazza Libertà), quando la soglia posta dall'Unione Europea è di 35 giorni all'anno.

In un quadro con enormi margini di miglioramento, il consiglio degli esperti è quello di tenere alta l'attenzione sulle fonti di emissioni di agenti nocivi e soprattutto intensificare il loro monitoraggio. Funzioni che l'Arpa svolge per ruolo istituzionale.

Alcuni risultati significativi sono emersi dalla campagna di rilevamento degli agenti inquinanti svolta lo scorso anno in due tranches, una primaverile e una invernale, attraverso la centralina mobile posizionata in via Tofane, dietro l'abside di San Michele. Una collocazione scelta appositamente perchè lì si trova una scuola elementare e, come noto, la popolazione infantile è quella più a rischio di risentire negativamente degli agenti inquinanti. Altro fenomeno che Comune e Arpa volevano esplorare era l'incidenza dell'utilizzo dei mezzi privati per recarsi a scuola.

Nessuno dei principali agenti chimici monitorati ha mai sfiorato i livelli di legge. Tutto a posto dunque sui fronti degli No (Ossidi di azoto), So (Ossidi di zolfo) e monossido di carbonio, risultati in linea con il resto delle postazioni fisse dell'Arpa.

Punto dolente sono le "solite" Pm10, categoria di inquinante difficile da definire in quanto composta da elementi chimici diversi e di diversa consistenza particellare.

In questo caso i risultati di via Tofane non si sono discostati troppo da quelli rilevati in piazza Cadorna, dove è attiva la centralina fissa che utilizza il metodo gravimetrico. Un metodo che non consente di avere la situazione in tempo reale, minuto per minuto (come avviene invece con quella di via Fatebenefratelli, fino al 2006 in piazza Libertà). E poiché il traffico incide per circa il 25% sulla presenza di Pm10 nel contesto di Cremona, si può dedurre che uno snodo cruciale del traffico alle porte del centro storico, come piazza Cadorna, sia solo di poco più inquinato rispetto a una strada urbana a moderata percorrenza come via Tofane. Una considerazione confermata anche da un altro fatto: nelle giornate di sabato e domenica, dove il traffico legato alla scuola non c'è ed inoltre diminuisce anche quello ordinario, i livelli di Pm10 in via Tofane non decrescono proporzionalmente. Anche nella campagna invernale il sincronismo Cadorna – Tofane si mantiene, mentre notiamo livelli più bassi nelle altre centraline di provincia.



Cremona dall'alto

Emissioni inquinanti e consumi energetici a Cremona



Centralina mobile Aem di rilevazione delle emissioni inquinanti in aria, Cremona, via Tofane, ingresso scuola elementare Manzoni, 2006

Nell'ambito del progetto BiC, ATAF, l'Azienda Trasporti Area Fiorentina, è stata chiamata a collaborare con uno studio relativo a due principali aspetti, strettamente intercorrelati:

1. verifica di fattibilità dell'introduzione di un servizio di trasporto a chiamata nel centro storico della città;
2. analisi delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici in città, con simulazione, in vari scenari, degli effetti di progressive riduzioni della pressione del traffico veicolare privato.

Le brevi note che seguono sono principalmente dedicate a questo secondo aspetto, essendo il servizio a chiamata una realtà ormai introdotta (sia pur suscettibile di ulteriori miglioramenti e sviluppi) nel tessuto urbano.

Al 31 dicembre 2005 (fonte servizio statistico ACI) risultavano circolanti, nel territorio comunale di Cremona, 42.205 autovetture, 3.616 autocarri per trasporto merci e 6.483 motocicli, con percentuali purtroppo sconcertanti per quanto riguarda il rispetto dell'ambiente: infatti solo l'8,7% delle autovetture e poco più dell'1% degli autocarri potevano contare su una motorizzazione "EURO 4" e solo lo 0,8% dei motocicli su una motorizzazione "EURO 3".

Utilizzando il programma "COPERT III" (*Computer Programme to Calculate*

Emissions from Road Traffic, release 3) e i rilievi del traffico effettuati dall'Amministrazione Comunale proprio nel 2005 su 71 sezioni di rilevamento a corona della città, è stato possibile calcolare le emissioni inquinanti e i consumi energetici che, in un giorno feriale invernale tipo, interessano complessivamente Cremona.

Riferendosi a tratti stradali della lunghezza di 100 metri, per le emissioni inquinanti si registrano: 63,8 kg di monossido di carbonio, 8,4 kg di composti organici volatili, 18,6 kg di ossido di azoto, 0,8 kg di polveri sottili; mentre i consumi energetici risultano pari a: 1.032 kg di benzina, 26,9 kg di GPL e 617,5 kg di gasolio.

Ricordiamo, per quanto riguarda le emissioni inquinanti, che le sostanze sopra citate, in certe concentrazioni, nuocciono gravemente alla salute dell'uomo:

- il monossido di carbonio (CO), combinandosi con l'emoglobina, genera un composto attivo che impedisce la normale ossigenazione dei tessuti portando, nei casi estremi, alla morte per asfissia;
- l'ossido di azoto (NOx) indebolisce le difese polmonari, accentuando i rischi di infezione alla vie respiratorie;
- le polveri sottili (PM) provocano malattie dell'apparato respiratorio (asma, bronchite, enfisema), infiammazione e secchezza della

	STATO ATTUALE	SCENARIO 1 (-10% AUTOVETTURE)		SCENARIO 2 (-18% AUTOVETTURE)			SCENARIO 3 (-25% AUTOVETTURE)			
	QUANTITA' gr\100m giorno	QUANTITA' gr\100m giorno	DIFFERENZA STATO ATT.		QUANTITA' gr\100m giorno	DIFFERENZA STATO ATT.		QUANTITA' gr\100mgiorno	DIFFERENZA STATO ATT.	
			n°	%		n°	%		n°	%
EMISSIONI INQUINANTI										
Co (Monossido di carbonio)	63.821	57.899	5.922	9,28	53.161	10.660	16,70	49.015	14.806	23,20
VOC (Composti organici volatili)	8.405	7.644	741	8,82	7.072	1.333	15,86	6.553	1.852	23,03
NOx (ossidi di azoto)	18.620	17.299	1.321	7,09	16.243	2.377	12,77	15.318	3.302	17,73
PM (polveri sottili)	822	787	35	4,26	759	63	7,66	734	88	10,71
CONSUMI ENERGETICI										
Benzina	1.032.008	931.323	100.685	9,76	850.774	181.234	17,56	780.295	251.713	24,39
GPL	26.973	24.276	2.697	10,00	22.118	4.855	18,00	20.230	6.743	25,00
Gasolio	617.573	581.943	35.630	5,77	553.439	64.134	10,38	528.498	89.075	14,42

Tabella 1: riepilogo delle differenze fra le emissioni inquinanti e i consumi energetici dello stato attuale con quelli stimati nei vari scenari

gola e del naso;

- i composti organici volatili (VOC) sono invece causa di danni al fegato e ai reni, danni a livello ematico e al sistema polmonare, cancro.

Non trascurabili anche gli effetti sull'ambiente: in particolare l'ossido di azoto provoca senescenza e caduta di foglie giovani nelle piante, mentre le polveri sottili sono responsabili di diminuzione della visibilità atmosferica, nebbie, piogge acide, insudiciamento degli edifici e delle opere d'arte, corrosione dei metalli.

Solo la possibilità di ridurre in maniera significativa, essendo illusoria la possibilità del totale annullamento, i disastrosi effetti sopra accennati, può di per sé costituire elemento di stimolo all'attuazione di politiche disincentivanti del traffico privato, che, in Cremona, riteniamo possano essere realizzate con fondate speranze di successo.

Infatti, se la situazione di Cremona risulta sostanzialmente in linea con quella di analoghe realtà territoriali, in particolare della regione Lombardia, sicuramente maggiori sono le potenzialità di Cremona per abbattere in maniera più

efficace, rispetto ad altri, il fenomeno delle emissioni in atmosfera. La morfologia del territorio, la conformazione urbanistica, gli indirizzi dell'Amministrazione, le esperienze già in atto (a cominciare dal servizio a chiamata in funzione), il substrato culturale cittadino, soprattutto il fatto che la città viene a trovarsi al centro di un'area di sperimentazione di servizi flessibili di trasporto unica in Europa (per estensione e diversificazione delle tipologie), della quale, per ovvi motivi di egemonia territoriale, è inevitabilmente destinata a diventare il perno, sono tutti elementi che giocano a favore dell'introduzione di politiche disincentivanti della mobilità privata e orientate verso il privilegio del trasporto pubblico, comunque finalizzate alla diminuzione dell'inquinamento.

Partendo dalla situazione attuale, sono stati simulati tre possibili scenari alternativi: limitando l'intervento alle autovetture (non è possibile ridurre il traffico merci, salvo drastici e strutturali interventi sulla logistica della città, e un intervento sulle due ruote motore comporterebbe impegni sicuramente non consoni al risultato ottenibile. Come

	STATO ATTUALE	SCENARIO 1 (-10% AUTOVETTURE)		SCENARIO 2 (-18% AUTOVETTURE)			SCENARIO 3 (-25% AUTOVETTURE)			
	QUANTITA' gr\100m giorno	QUANTITA' gr\100m giorno	DIFFERENZA STATO ATT. n°	%	QUANTITA' gr\100m giorno	DIFFERENZA STATO ATT. n°	%	QUANTITA' gr\100mgiorno	DIFFERENZA STATO ATT. n°	%
EMISSIONI INQUINANTI										
Co (Monossido di carbonio)	10.405	9.399	1.006	9,67	8.595	1.810	17,40	7.891	2.514	24,16
VOC (Composti organici volatili)	1.335	1.209	126	9,44	1.108	227	17,00	1.020	315	23,60
NOx (ossidi di azoto)	2.657	2.433	224	8,43	2.253	404	15,21	2.096	561	21,11
PM (polveri sottili)	96	90	6	6,25	85	11	11,46	81	15	15,63
CONSUMI ENERGETICI										
Benzina	172.846	155.753	17.093	9,89	142.079	30.767	17,80	130.113	42.733	24,72
GPL	4.579	4.121	458	10,00	3.755	824	18,00	3.434	1.145	25,01
Gasolio	80.384	74.335	6.049	7,53	69.496	10.888	13,54	65.262	15.122	18,81

Tabella 2: riepilogo delle differenze fra le emissioni inquinanti e i consumi energetici riferiti alla zona centrale dello stato attuale con quelli stimati nei vari scenari

ha dimostrato fra l'altro l'esperienza fiorentina, le caratteristiche dei veicoli in questione sono tali da poter con una certa facilità eludere eventuali controlli automatizzati - porte telematiche o quant'altro - cosa che, richiedendo un controllo "umano", rischierebbe di distogliere risorse preziose da destinare invece ad altri più importanti interventi) sono stati costruiti tre scenari di progetto nei quali, rispettivamente, il traffico privato viene diminuito del 10%, del 18% e del 25%. I risultati ottenibili, in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici, sono sintetizzati nella tabella 1.

Dai valori complessivi si possono evincere i dati relativi alle sezioni di rilevamento che interessano il ring cittadino, e quindi relativi al traffico veicolare che accede al centro storico, i risultati sono contenuti nella tabella 2.

Quindi, quasi il 17% della riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici sull'intero territorio comunale di Cremona interesserebbero il centro storico, la parte più vulnerabile della città, della quale vanno assolutamente difese e protette dalla pressione del traffico le emergenze

architettoniche, monumentali, artistiche e alla quale, al contempo, va garantita la massima accessibilità, soprattutto per le utenze più deboli (anziani, disabili), in ragione della grande concentrazione di attrattori di traffico ivi esistenti (scuole, uffici pubblici, mercato settimanale, esercizi commerciali e altri).

Quali gli interventi necessari per raggiungere l'obiettivo prefissato, che nel nostro studio abbiamo individuato in quello intermedio, cioè nella riduzione del 18% del traffico privato?

Innanzitutto una serie di interventi disincentivanti che vadano da ulteriori pesanti limitazioni dell'accessibilità del centro storico tramite auto privata, all'impostazione di una rigorosa politica di *road pricing* da estendere gradualmente a tutta la città che, fatta salva la sosta dei residenti, sia penalizzante per la sosta pendolare. Si è pensato poi alla realizzazione di una serie di parcheggi a corona che, considerate le dimensioni della città, potrebbero tranquillamente essere collocati addirittura al di là della cintura delle sezioni di rilevamento, garantendo comunque un accesso in tempi brevi, tramite trasporto

pubblico, alla destinazione finale dello spostamento.

A tal fine quindi potrebbe rendersi necessario un miglioramento, da realizzarsi in maniera progressiva, dell'offerta qualitativa e quantitativa del servizio di pubblico trasporto. Inutile soffermarsi ulteriormente sull'aspetto "qualitativo", essendo ormai patrimonio acquisito dall'Amministrazione l'investimento in termini di servizi flessibili, mentre più complesso appare l'aspetto "quantitativo"; per assurdo, anche nello scenario che prevede la massima riduzione dei movimenti appannaggio del traffico privato,

l'attuale offerta quantitativa del trasporto pubblico potrebbe essere sufficiente a far fronte allo shift modale conseguente, essendo ancora ampia, ovviamente al di fuori delle corse scolastiche, la capacità residua di incarrozzamento, come provano i rilievi effettuati nel mese di novembre 2006 sulla rete urbana. Tuttavia proprio per diminuire l'impatto negativo delle politiche disincentivanti del punto precedente, attenuandone così l'inevitabile impopolarità, occorrerà garantire, almeno nella fase sperimentale dei provvedimenti, un'offerta di pubblico trasporto anche sovrabbondante rispetto all'effettiva richiesta.

Benessere in città e salute delle persone

Conferme sulla necessità di cambiare i comportamenti quotidiani giungono anche dall'Asl della provincia di Cremona, dove l'ufficio epidemiologico ha da poco completato l'aggiornamento dello studio su "Fattori di rischio ambientale e stato di salute". Si tratta di un'estensione al 2005 e al 2006 dello studio, presentato due estati fa, su connessioni tra mortalità a breve termine e andamento dei valori di Pm10. Un lavoro realizzato incrociando i dati del monitoraggio dell'aria, condotto dall'Arpa di Cremona, e quelli derivanti dalle cartelle cliniche dei pazienti deceduti in provincia. Ciò che ne deriva è una stima di come incrementi anche minimi di concentrazione di particolato sottile possano incidere sui decessi.

Tre scenari ipotizzati: morti per cause naturali; morti dovute a cause respiratorie; infine, morti causate da problemi circolatori. I risultati confermano quanto emerso nel 1995, pur tenendo presente che le responsabilità delle Pm10 sulle morti sono ben diverse da quelle, ad esempio, del fumo da sigaretta (80%). Resta il fatto che un aumento minimo di Pm10, esempio 10 microgrammi al metro cubo, produce un aumento della mortalità. Il fenomeno è particolarmente visibile tra i decessi per problemi respiratori, dove l'eccesso di mortalità si aggira sul 2,7% (tuttavia con margine di scostamento abbastanza ampio, tra lo 0,24 e il 5,13), molto più alto di quello rilevato a livello nazionale (studio Misa, con aumento di mortalità pari a 0,54). La percentuale cremonese è più elevata rispetto a quella rilevata in provincia di Milano e si attesta ai livelli di Bologna. Per quanto riguarda le fasce d'età, l'inquinamento viene subito maggiormente dagli ultrasessantacinquenni, con un eccesso di mortalità del 3,18% (studio Misa: 0,23%), dato che risente della concentrazione di anziani in provincia, attratti dalla fitta rete di strutture residenziali. Cremona non differisce dal resto d'Italia né per i decessi dovuti a tutte le cause (0,35% circa) né per quelle

derivanti da problemi circolatori. Anche l'aumento della temperatura percepita determina un aumento della mortalità, quando associato a picchi di Pm10, facendo schizzare all'8,3% l'eccesso di mortalità: ciò spiega come mai d'estate, quando più spesso che in inverno le polveri sottili rientrano nei limiti di legge, il fenomeno non regredisca.

In città si verificano scostamenti significativi nella qualità dell'aria: tra piazza Libertà e quartiere Zaist (dove nel 2006 è stata spostata la centralina) la differenza è di 7,2 microgrammi al metro cubo, tenendo come riferimento i dati di piazza Cadorna. Questa zona si conferma mediamente più inquinata delle altre due: nel 2006 a Porta Po ci sono stati 186 giorni oltre i 50 microgrammi m/c (limite di legge), pari al 51%, con una media di 58 microgrammi; mentre in piazza Libertà - quartiere Zaist i giorni sono stati 144, pari al 39% di quelli in cui la centralina ha funzionato, con una media di 50 microgrammi m/c.

Agire sulle abitudini di vita delle persone è utile, pur consapevoli che è solo uno dei molti fattori di inquinamento ambientale. Non si può pensare che, siccome il problema riguarda la macroarea padana, questo ci esula da adottare individualmente comportamenti virtuosi. Stabilire correlazioni più precise tra inquinamento e mortalità è complesso: basti pensare che i dati d'archivio non sempre sono utilizzabili. Resta la consapevolezza che si debbano usare al meglio gli strumenti disponibili. Ad esempio, stiamo lavorando ad un sistema che consentirà di georeferenziare i dati di ricoveri ospedalieri e assunzione di farmaci, attraverso il sistema cartografico del Comune di Cremona. Così, tra non molto avremo una mappatura delle correlazioni tra salute e luogo di residenza degli assistiti. Non vi è dubbio che nelle azioni sul territorio si debba lavorare su tre fonti di emissioni nocive: produzione domestica, traffico veicolare, produzione industriale.

Bambini, autonomia, mobilità sostenibile

Il fondamentale diritto di ogni bambino ad avviarsi verso il suo autonomo percorso di crescita, attraverso stimoli e attenzioni adeguati, è praticamente negato nell'ambiente e nella città. Dalla nostra riflessione sono emerse le contraddizioni del nostro vivere a Cremona: a fronte di una immagine di città tranquilla, di medie dimensioni, non corrispondeva una possibilità e tranquillità di spostamenti, soprattutto con i bambini più piccoli. In questo contesto il tema dell'educazione informale dei bambini e dei ragazzi, frutto delle esperienze che ognuno vive nel proprio ambiente di vita, nei giochi e nelle relazioni amicali con il gruppo dei pari, è apparso trascurato, dimenticando quanto sia stato importante nell'esperienza di tutti e nello sviluppo della personalità di ognuno di noi.

Queste riflessioni ci hanno spinto in questi anni a lavorare con le scuole elementari sul tema della mobilità autonoma attraverso il progetto "A scuola ci andiamo da soli" poi confluito in "Io cammino ... alla grande!", con la finalità di restituire ai bambini il diritto di muoversi in sicurezza, il senso di appartenenza ai propri luoghi di vita e alla città. Lavorare sulla mobilità sostenibile da tempo ci ha permesso di coordinarci con le attività del progetto *Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile* attraverso iniziative che hanno coinvolto bambini, insegnanti e genitori di due scuole elementari della città.

Diverse sono le motivazioni che ci hanno spinto ad avviare "cantieri di sperimentazione" di riflessione sulle scelte e i comportamenti dei genitori rispetto alla mobilità nelle scuole Manzoni e Boschetto.

Nel caso della scuola Manzoni ha avuto forte peso "il patto di alleanza" che si è creato con gli insegnanti, con l'obiettivo di lavorare per il benessere dei bambini. Da anni i temi e le attività di "Io cammino ... alla grande!" vengono inseriti come una consuetudine nell'attività didattica e i risultati con i bambini sono decisamente



IL PIEDIBUS

*A scuola insieme andiamo,
camminiamo e non inquiniamo.
Il nostro è un bellissimo progetto
che si chiama PIEDIBUS!
Ha un nome un po' strano,
ma dice proprio quel che facciamo:
è un bus che a piedi va
e contenti tutti ci fa.
A scuola ci porta la mattina
e al pomeriggio tutti a casina.
Due mamme ci sono al comando:
una alla guida e una chiude vigilando.
Delle soste facciamo
e i nostri amici aspettiamo;
così il gruppo più grande si fa
e la compagnia avanti va.
Ridendo e scherzando ci avviamo
e tanto ci divertiamo.
Poi a scuola arriviamo
e al domani pensiamo:
tutto si ripeterà
ma mai ci stancherà.*

Cristina
Classe 5[^] - Scuola Manzoni

«Con i progetti condotti, da un paio di anni a questa parte ho notato un cambiamento nella sensibilità dei genitori, un maggiore stimolo a concedere autonomia ai bambini. Non tutti i genitori sono sensibili, d'altronde viviamo in tempi in cui è spiccato il senso dell'interesse privato, ma forse stiamo andando nella direzione giusta. Davanti alla scuola ci sono meno file di macchine, anche se le abitudini sono dure a morire, ma da parte dei bambini stessi c'è voglia di essere autonomi e di 'provvedere' ai più piccoli quando si tratta di aiutarli a compiere il percorso per giungere in classe».

Anna Tamborini,
maestra scuola elementare Manzoni
di Cremona

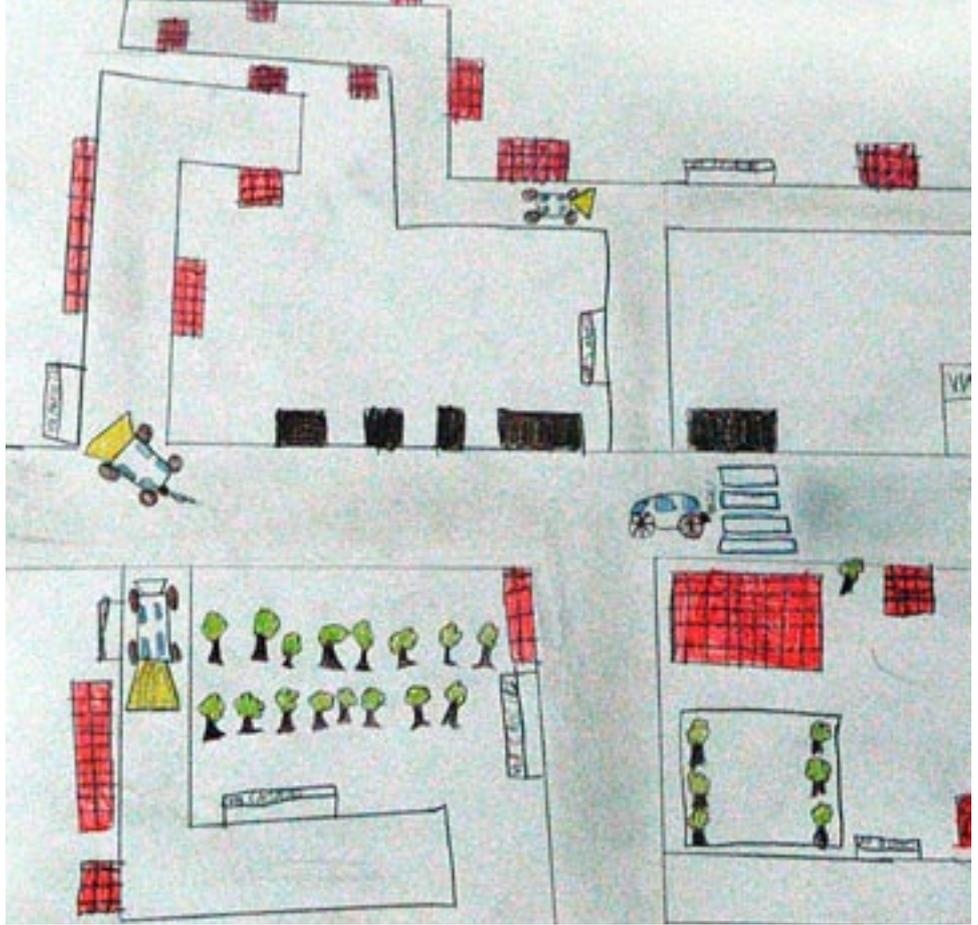


positivi. La proficua collaborazione degli insegnanti è stata un aiuto prezioso per coinvolgere genitori disponibili e motivati, che avevano opinioni precise sulla situazione territoriale esistente e rispetto alle possibili soluzioni. Le fasi di discussione e confronto hanno fatto sì che si prendesse atto che pochi potevano essere gli interventi strutturali che potevano modificare l'assetto urbanistico-territoriale della zona mentre molto si poteva fare, ai fini della sicurezza, della mobilità autonoma e della salute dei bambini, in termini di atteggiamento mentale e comportamento.

La scelta di lavorare insieme a bambini, genitori e insegnanti della scuola Boschetto è stata inizialmente determinata dalle condizioni del contesto urbano e territoriale in cui la scuola si trova. È una scuola situata in un quartiere con una forte identità e frequentata prevalentemente

da bambini del posto. Queste condizioni ci hanno suggerito che le problematiche legate ai momenti di entrata e di uscita da scuola potessero essere in parte modificate attraverso un lavoro di riflessione sui comportamenti dei genitori. Nonostante una prima presa di posizione critica da parte dei genitori, dovuta non alle finalità e alla bontà del progetto, quanto ad episodi precedenti di aspettative disattese, si è creato un bel clima di "ascolto" reciproco e dialogo.

In generale i genitori sono stati più partecipi nelle attività operative e concrete come gli incontri finalizzati all'analisi della situazione del quartiere o parte di città, l'individuazione di zone di sicurezza e pericolo dal punto di vista del traffico. Il lavoro svolto dai genitori è stato propedeutico alla sperimentazione del *pedibus* che è stata una delle soluzioni concrete a cui hanno portato i laboratori.



*Laboratorio di progettazione
partecipata
Al centro, Laboratorio con i genitori
e gli insegnanti, scuola elementare
Boschetto, 24 gennaio 2006
In alto e in basso, disegni del
Laboratorio con i bambini, anno
scolastico 2005/06*

Una città per abitare. Laboratori per bambini e genitori

La nostra collaborazione è stata data a BiC in quanto architetti consulenti dal 1998 del Laboratorio Cremona dei Bambini, all'interno del progetto "Io cammino ... alla grande!".

L'incontro del progetto "Io cammino ... alla grande!" e *Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile* nasce dalla condivisione della necessità di favorire una mobilità autonoma e sostenibile, attraverso iniziative che coinvolgano i bambini come soggetti attivi nel miglioramento del territorio in cui vivono e vanno a scuola e come fruitori autonomi degli spazi urbani.

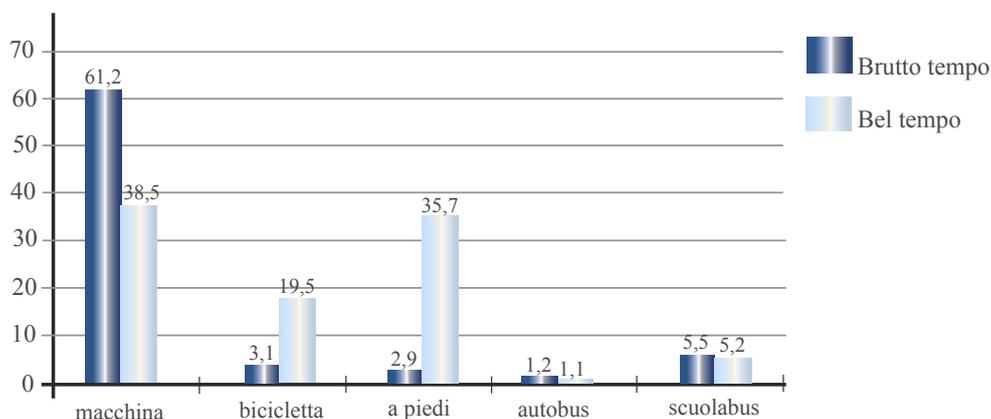
Nel suo insieme la proposta era mirata a coinvolgere i bambini delle scuole in attività differenziate per età, esperienza e interessi, sia in classe che all'aperto, al fine di favorirne l'autonomia in generale, ed in particolare nella mobilità all'interno degli spazi del loro quartiere e della loro città, costruendo con loro momenti di piccole "esperienze urbane".

Attraverso il coinvolgimento, insieme ai bambini ed agli insegnanti, anche dei genitori, con il progetto ci si è proposti inoltre di sensibilizzare rispetto al problema dell'inquinamento ambientale nell'intorno della scuola e di sollecitare pratiche di vita rispettose dell'ambiente e dei tempi di vita delle persone.

L'obiettivo è stato concretizzato su due fronti: da una parte promuovendo azioni quali l'individuazione insieme di percorsi più sicuri casa-scuola e nel quartiere, ad esempio attraverso la sperimentazione di iniziative come il "pedibus"; dall'altra facendo in modo che i bambini acquisiscano gli strumenti più elementari per poter affrontare in modo autonomo e sicuro le soluzioni adottate.

Sono state scelte due scuole primarie come cantieri di sperimentazione, una in una zona periferica (scuola elementare Boschetto) e l'altra nel centro storico (scuola elementare Manzoni), per attivare la proposta che ha preso avvio dall'indagine del territorio, svolta tenendo come motivo conduttore la conoscenza dello spazio urbano a partire dai luoghi più prossimi e conosciuti, dello spazio in relazione al tempo e delle loro reciproche influenze, del rapporto che i bambini hanno con il territorio da un punto di vista percettivo-sensoriale, affettivo e di fruizione.

Nel caso della scuola Manzoni i laboratori interessati da BiC sono stati attivati a partire da una richiesta fatta dagli insegnanti per coinvolgere anche i genitori, visto che ormai da diversi anni con i bambini seguivano le attività di "Io cammino ... alla grande!".



Comportamento dei bambini delle scuole elementari 2005 - Mezzo utilizzato per andare a scuola

5° INCONTRO

Scuola Manzoni
Venerdì 31 marzo 2006 ore 18.00 - 19.30
 Piazza Educativa, via del Vecchio Pasaggio, 1

Scuola Boschetto
Martedì 28 marzo 2006 ore 18.30 - 19.30
 Scuola elementare Boschetto via Boschetto, 142

Attività di "progettazione" con i docenti del Comune.

6° INCONTRO

Scuola Manzoni
Venerdì 7 aprile 2006 ore 18.00 - 19.30
 Piazza Educativa, via del Vecchio Pasaggio, 1

Scuola Boschetto
Martedì 2 maggio 2006 ore 18.30 - 19.30
 Scuola elementare Boschetto via Boschetto, 142

Attività di "progettazione" con i docenti del Comune.

7° INCONTRO

Scuola Manzoni
Venerdì 26 maggio 2006 ore 18.00 - 19.30
 Piazza Educativa, via del Vecchio Pasaggio, 1

Scuola Boschetto
Martedì 30 maggio 2006 ore 18.30 - 19.30
 Scuola elementare Boschetto via Boschetto, 142

Presentazione dei risultati delle attività svolte dai bambini e confronto delle "tracce verbali" da loro costruite con quelle elaborate dai genitori.

Per informazioni:
 Settore Politiche Educative
 Via del Vecchio Pasaggio 1 - 28100 Cremona
 tel. 0372 407171 - fax 0372 407172
 M.L. Sandini@comune.cremona.it

Ufficio Temp.
 Piazza del Comune 8 - 28100 Cremona
 tel. 0372 407246 - fax 0372 407247
 temp.cita@comune.cremona.it

www.comune.cremona.it

Programma dei laboratori con i genitori
 scuole elementari
 Manzoni e Boschetto

Programma degli incontri dei laboratori con i genitori, scuole elementari Manzoni e Boschetto

L'impatto che la proposta ha avuto è stato sicuramente sin dall'inizio positivo ed attivo.

La scelta dell'altra scuola (Boschetto) è stata inizialmente determinata dal fatto che le condizioni del contesto urbano e territoriale del quartiere in cui si trova erano conformi alle azioni e obiettivi proposti nell'insieme dal progetto.

In entrambi i casi i temi proposti e le diverse attività congiunte dei due progetti sono state colte e rielaborate da subito dagli insegnanti in modo estremamente originale.

Al termine dell'anno di lavoro insieme, le attività hanno raggiunto un buon grado di "presa" sulla città, nel senso che i temi proposti non sono stati soltanto considerati "esercizi" didattici, ma orientati ad "azioni" vere e proprie verso la città, e per i bambini si è andati verso un miglioramento efficace nell'"appropriazione" del territorio

vissuto ed esplorato.

Un fatto sicuramente significativo è che tutti i bambini coinvolti, attraverso i vari approfondimenti e quindi in modi diversi, con la loro presenza hanno "segnato" in modo originale le strade, le piazze, i giardini della nostra città, come per esempio durante la sperimentazione del "pedibus", quando i bimbi hanno concretamente installato sul territorio quanto da loro creato, ossia gli "elementi segnaletici" che hanno evidenziato i "percorsi sicuri" con le fermate dell'itinerario.

Per quanto riguarda i laboratori con i genitori di entrambe le scuole, questi hanno visto la partecipazione non soltanto dei loro rappresentanti – come all'inizio si poteva ipotizzare in quanto individuati inizialmente come referenti principali per le attività proposte – ma anche di altri genitori interessati a collaborare all'analisi della situazione del territorio per quanto riguarda

"In cammino... alla grande" è un'iniziativa del Laboratorio Cremona dei Bambini rivolta alle scuole elementari, per promuovere la mobilità autonoma dei bambini e per sviluppare in loro un'idea di cittadinanza attraverso la conoscenza del proprio territorio, parlando del quartiere per arrivare all'intera città.

"Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile" (BIC) è un progetto del Piano territoriale degli usi della città di Cremona, sviluppato in modo coordinato da diversi settori della Comune e con gli attori sociali. L'obiettivo del progetto è la riduzione delle emissioni dei gas inquinanti legati al traffico veicolare: si articola in tre ambiti di intervento di cui uno riguarda i tempi delle madri, dei figli e della scuola.

I due progetti condividono la necessità di favorire una mobilità autonoma e sostenibile, tramite iniziative che coinvolgono attivamente i bambini come attori del miglioramento degli spazi urbani in cui vivono. Sono state individuate due scuole elementari ceneri (Manzoni e Boschetto) in cui, oltre alle attività con i bambini svolte tramite il coinvolgimento degli insegnanti, si intende progettare e sviluppare un percorso di sensibilizzazione e animazione dei genitori attraverso laboratori di formazione, informazione e di progettazione.

Partecipano per il Comune di Cremona il Settore Politiche Educative con il Laboratorio Cremona dei Bambini, l'Ufficio Tempi, archivio TOPI.MAN; per le scuole Manzoni e Boschetto i dirigenti scolastici, gli insegnanti, le classi e i genitori coinvolti nel progetto.

Calendario incontri



1° INCONTRO

Scuola Manzoni
Venerdì 16 dicembre 2005 ore 17.00 - 19.00
Scuola elementare Manzoni, via Dante, 43

Scuola Boschetto
Lunedì 19 dicembre 2005 ore 16.45 - 18.45
Scuola elementare Boschetto, via Boschetto, 142

Presentazione ai genitori del progetto BIC, e come si inserisce nelle iniziative di "In cammino... alla grande". Scelta dell'educazione della mobilità di conoscenza della città che i bambini sperimentano con il progetto. È stato concordato con genitori ed insegnanti questo programma delle attività di laboratorio e il calendario degli incontri.

2° INCONTRO

Scuola Manzoni
Venerdì 20 gennaio 2006 ore 18.00 - 19.30
Politiche Educative, via del Nuovo Pasaggio, 1

Scuola Boschetto
Mercoledì 24 gennaio 2006 ore 18.20 - 19.00
Scuola elementare Boschetto, via Boschetto, 142

Costruzione con i genitori di "Mappe sensibili" che "accendono" i limiti del territorio urbano che i loro figli conoscono e "vivono", quali sono i percorsi per raggiungere la scuola, le modalità con cui vengono effettuati (auto, bus, piedi, bici...) e il tempo impiegato, quali sono i punti di maggior pericolo dai punti di vista della mobilità.

3° INCONTRO

Scuola Manzoni **Scuola Boschetto**
Venerdì 17 febbraio 2006 ore 17.00 - 19.30
Politiche Educative, via del Nuovo Pasaggio, 1

Incontro con un medico sul tema della salute e della percezione del percorso casa - scuola e ritorno, come influisce il strada da fare a piedi: incontro con insegnanti/genitori come partecipanti da tempo al progetto "In cammino... alla grande?" sul tema dell'importanza dell'aspetto cognitivo ed educativo del percorso casa-scuola, come momento di reale autonomia dei bambini.

4° INCONTRO

Sabato 18 marzo 2006 ore 10.30 - 13.00
Politiche Educative - Teatro Montanelli, via Dante, 149

Convegno nazionale di presentazione dell'indagine Mobilità, tempi e salute rivolta alle scuole elementari di Cremona e scambio di buone pratiche per migliorare la mobilità autonoma dei bambini.

la mobilità e l'individuazione di zone di sicurezza e pericolo dal punto di vista del traffico.

All'interno dei laboratori la partecipazione alla discussione è stata particolarmente sentita ed allo stesso modo vivace si è rivelato il confronto tra loro, noi e gli altri conduttori dei laboratori, poiché ciascuno aveva proprie e ben precise opinioni e priorità circa la situazione territoriale esistente e rispetto alle possibili soluzioni. Si è così potuti arrivare a costruire una visione d'insieme tutto sommato abbastanza concertata, superando i singoli punti di vista.

Infine, una delle soluzioni concrete a cui hanno portato i laboratori è stata l'esperienza del "Piedibus", che ha messo in campo risorse ed energie sufficienti affinché la sperimentazione, per un periodo di dieci giorni, sia andata a buon fine.

Proprio perché vissuta in modo personale ed originale da ciascuno dei genitori

partecipanti, in tutti i casi con entusiasmo, si è avuta la volontà di ripetere l'esperienza per l'anno scolastico successivo per un periodo più lungo, che ha visto il coinvolgimento di altri bambini e genitori.



Cremona
LUMEN ET VERITAS



Piano territoriale degli anni
della città di Cremona



Dipartimento
Educativo



Consiglio Comunale
Cremona



Cremona



io
cammino...
alla grande!



**Benessere e autonomia
dei bambini in città**

convegno nazionale

sabato 18 marzo 2006
dalle 9.15 alle 13.00
Teatro Monteverdi
via Dante, 149
Cremona



Segreteria organizzativa:
L'Instituto Comunità di Ricerca tel. 0372 407917 - fax 0372 407921 email: info@instituto.comunita.it
if possibile telefonare al tel. 0372 407917 o sul sito www.comunita.comunita.it

Elisabetta Forni

Come si muovono in città e che cosa fanno i bambini nel loro tempo

Dal mio punto di vista di sociologa, studiosa della città e dei problemi di chi ci vive, cosa mi sono proposta rispetto alla ricerca affidatami dal Comune di Cremona?

Per ovvie ragioni di spazio, ne discuterò qui soltanto per sommi capi, rinviando il lettore interessato al rapporto di ricerca disponibile presso l'Ufficio tempi del Comune di Cremona.

In primo luogo, riflettere sull'efficacia del progetto "Io cammino ... alla grande!" raccogliendo il giudizio di chi ne è stato toccato direttamente (i bambini). Poiché il progetto si è sviluppato intorno a corsi su temi diversi e lungo tutto il ciclo della scuola elementare, era il momento di verificare, da un lato, se tutti i corsi avessero avuto lo stesso livello di gradimento e, dall'altro, l'ipotesi che non necessariamente i corsi più apprezzati fossero stati quelli maggiormente efficaci rispetto all'intento che aveva ispirato il progetto e che, ricordiamolo, riguardava il miglioramento delle capacità di movimento autonomo dei bambini nel percorso casa-scuola.

I temi che sembrano avere riscosso maggiori apprezzamenti sono, in ordine decrescente ma con piccoli scarti percentuali: "Prendersi cura della città", "Scoprire il quartiere", "Conoscere un parco di Cremona", "I luoghi che preferisco", "Piccole guide", "Ricostruire la storia", "La città secondo le stagioni", "Conoscere/ripensare una piazza". Abbiamo tuttavia potuto verificare un miglioramento della conoscenza locale, soprattutto tra i bambini che hanno seguito i progetti: "Piccole guide" e "Ricostruire la storia". In particolare, il progetto "Piccole guide" sembra quello che ha dato ai bambini i maggiori strumenti di conoscenza del territorio e di sicurezza rispetto al rischio di perdersi. Probabilmente il ruolo attivo di guide richiesto ai bambini li ha messi nella condizione migliore per "capire" dal di dentro la città e costruirsi mentalmente quelle mappe fisiche e sociali che facilitano il viverla in autonomia e

pienezza.

In secondo luogo, l'indagine (condotta nel periodo maggio-giugno 2005 su 7 scuole elementari di Cremona) ha inteso raccogliere informazioni utili ad allargare la riflessione oltre i confini comunque limitati, sia spazialmente che temporalmente, del percorso casa-scuola e provare a guardare alla mobilità dei bambini nell'insieme del contesto urbano. Siamo dunque partiti con una serie di domande che consentissero di ottenere dati utili a mettere in relazione le distanze da percorrere con le modalità di spostamento casa-scuola nella bella e brutta stagione. Ne risulta, ad esempio, che seppure il 63% del campione abiti ad una distanza da scuola inferiore ai 1000 metri, l'automobile è il mezzo più usato, seppure con notevoli variazioni stagionali (dal 61% nella brutta stagione al 38% col bel tempo). Raramente i bambini vanno a scuola da soli (solo il 15%, senza differenze significative tra maschi e femmine e con una punta massima del 33% tra i bambini di V elementare) pur essendoci un 35% di bambini che, col bel tempo, va a scuola a piedi e un 20% che ci va in bicicletta e dunque potrebbe non dipendere da un adulto motorizzato per raggiungere la scuola. Sono prevalentemente i genitori a farsi carico dell'accompagnamento, soprattutto all'andata (circa il 70%) e soprattutto se i figli sono femmine. In questo quadro di scarsa autonomia (confermato anche dal fatto che l'80% dei bambini non dispone di un suo mazzo di chiavi di casa) e di notevole dipendenza dall'automobile, va sottolineato che c'è una percentuale molto elevata di bambini (l'80%) che vorrebbe andare a scuola da solo e che preferirebbe andarci in bicicletta (il 44% del campione) seguita, a notevole distanza, da chi vorrebbe andare a piedi (28,8%). Ancor più distanziata è la preferenza per l'auto (19,9%). Dal punto di vista della percezione della sicurezza, una percentuale rilevante del campione (71,3%) dichiara che per un bambino della sua età ci sono problemi ad andare e tornare da

scuola da solo. Tenuto conto che ogni bambino poteva indicare un massimo di tre ragioni su un totale di dieci possibilità, ciò che maggiormente sembra rappresentare un ostacolo è indicato negli attraversamenti pericolosi (segnalati dal 64,2% dei bambini). Tra le altre ragioni, rispetto alle quali abbiamo ritenuto utile tenere distinto il vissuto dei bambini dalle paure/preoccupazioni trasmesse loro dai genitori, troviamo il timore di fare brutti incontri (44,3%), che supera di qualche punto percentuale la modalità “i miei genitori hanno paura che io incontri gente pericolosa” (39,5%), seguiti dalla preoccupazione dei genitori che i bambini siano investiti (30,3%). Prevale inoltre la paura di perdersi (24,3%) sul timore dei genitori che i figli si perdano (10,7%), mentre la lontananza casa-scuola viene segnalata come un problema da un 13,6% di bambini, e solo l’11,5% denuncia l’eccessiva pesantezza dello zaino. Al di sotto del 10% si collocano le problematiche relative all’assenza di marciapiedi e di vigili urbani.

Siamo poi passati ad approfondire il tema della mobilità autonoma dei bambini non legata soltanto al tragitto casa-scuola e abbiamo domandato ai

bambini se ci sono altre attività in orario extra-scolastico che essi possano fare senza essere accompagnati da un adulto. Il dato interessante qui emerso è che se è vero che la maggioranza dei bambini (in media il 51,9%) non fa mai nulla da solo, se andiamo ad analizzare i dati disaggregati per attività con l’aiuto del grafico allegato *Attività realizzabili in autonomia* vediamo che comunque oltre il 30% dei bambini dichiara di spostarsi di casa da solo, se la distanza non è considerata eccessiva, per andare a fare piccole compere, giocare all’aperto, visitare amici, svolgere attività strutturate. Come frequenza, il 25,4% dice di spostarsi da solo qualche volta, e il 22,7% dice di farlo spesso. E ciò indica che i margini di autonomia infantile sono comunque maggiori nel tempo libero rispetto all’andare a scuola da soli (circa il 15%). Il tempo libero è purtroppo molto condizionato dalla televisione, se si considera che il 33% dei bambini intervistati ammette di guardarla dalle 2 alle 3 ore al giorno e il 10% per più di 3 ore. Il tempo da dedicare al gioco è considerato sufficiente dal 74% dei bambini, ma tra chi lo ritiene insufficiente prevalgono quei bambini che dichiarano di preferire fra tutti il gioco con altri bambini.

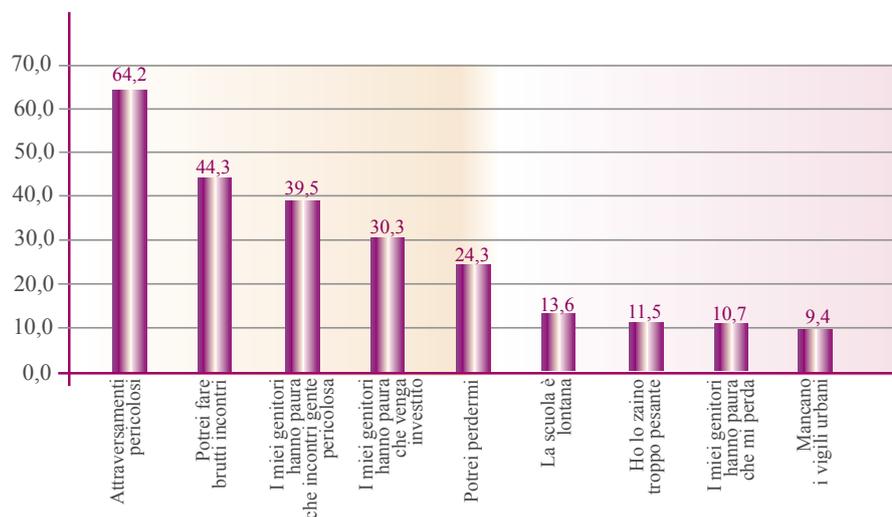


Grafico 1: problemi ad andare a scuola da solo

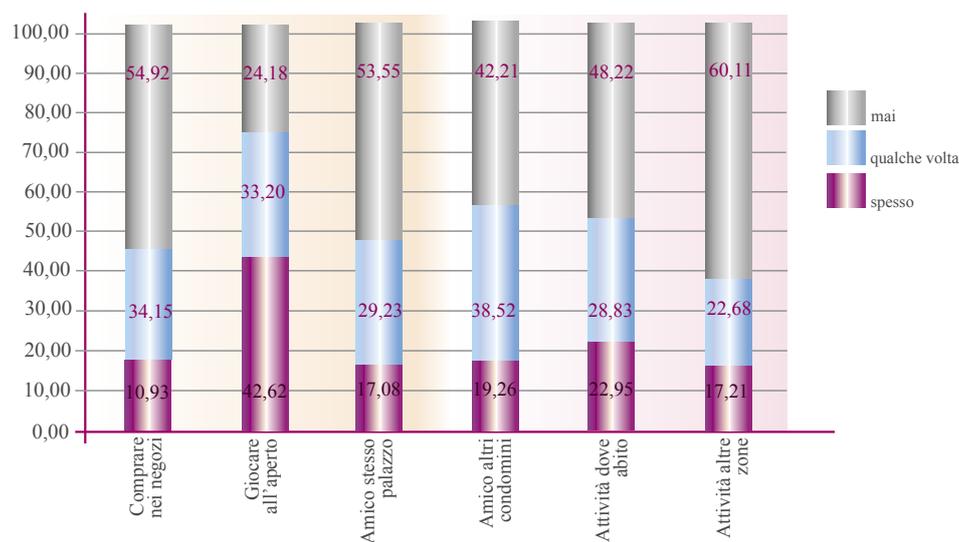


Grafico 2: attività realizzabili in autonomia

Un dato che ci sentiamo di giudicare positivamente, e che trova riscontro in altre indagini, è che tra le attività ludiche preferite domina il gioco all'aperto (50,1%), seguito a notevole distanza dalla PlayStation (29,2%), e, in pochi casi, dai giochi solitari che superano in preferenze anche quelli in compagnia (rispettivamente l'11,1 e il 9,6%).

Decisiva è in questo caso la variabile di genere: l'80% di chi predilige la Playstation è di sesso maschile, mentre il 68% di chi predilige giocare con altri è femmina. Anche il gioco all'aperto e il gioco solitario vedono un 60% di bambine contro un 40% di maschi.

In terzo luogo, la ricerca ha cercato di identificare l'immagine della città e le aspettative dei bambini sul benessere urbano. L'immagine più significativa della città che i bambini hanno interiorizzato anche dopo aver frequentato i vari corsi del progetto "Io cammino ... alla grande!" resta Piazza del Duomo. Essa è indicata dal 69,2% dei bambini come il luogo dove porterebbero un turista che non conosce la città. Tutte le altre nove alternative proposte hanno avuto percentuali di adesione bassissime, compresi i parchi. I

criteri di tale scelta sono prevalentemente di carattere identitario (è la cosa più tipica di Cremona), estetico e storico. La valutazione chiesta ai bambini, sui due maggiori vantaggi che deriverebbero alla propria città se si riducesse il traffico automobilistico attraverso l'impiego di mezzi alternativi, indica che l'aspetto sul quale sembra maggiormente sviluppata la sensibilità infantile è quello della salute, citata dal 53% del campione. Ma i bambini danno una certa importanza anche alla riduzione degli incidenti stradali e alla maggiore autonomia di cui godrebbero (entrambe le modalità si attestano intorno al 33%).

In quarto luogo, si è condotta un'indagine parallela sui genitori dei bambini stessi, sia per avere un riscontro di quanto affermato dai bambini (in larga misura rivelatosi coincidente) sia per ottenere informazioni importanti sulla "condizione di genitori" rispetto all'uso del tempo, dei servizi e degli spazi urbani, sia sulle modalità e i problemi legati alla necessità di conciliare i propri tempi di vita e di lavoro con quelli dei figli e della famiglia in generale. Qualche esempio. Tra le ragioni espresse dai genitori a giustificazione della decisione

su come e con chi il figlio va a scuola, sono indicate nel 63% dei casi le scelte che facilitano l'organizzazione quotidiana complessiva (ad esempio, accompagnare i figli a scuola in auto perché fa parte o può conciliarsi col proprio percorso casa-lavoro), a fronte di un 24% di preferenze in base alla pericolosità degli attraversamenti, di una quota analoga che ha indicato come determinanti le preferenze del figlio e un 20% che ha fatto riferimento alla eccessiva distanza della scuola da casa.

Abbiamo verificato inoltre che il 67% dei genitori intervistati rinunciarebbe all'auto perché si vivrebbe meglio (e sarebbe interessante capire che cosa questo vuol dire nella percezione di ognuno), che il 42% lo farebbe perché ci sarebbero meno malattie e il 23% si asterebbe dall'uso dell'auto per avere meno incidenti. Soltanto il 9% degli intervistati ha legato il minor uso dell'auto all'aumento dell'autonomia dei bambini, mentre i loro figli sembrano avere molto più chiara l'esistenza di tale nesso, a giudicare dal fatto che lo hanno segnalato nel 21% dei casi.

La maggioranza dei genitori sembra consapevole degli effetti che una maggiore autonomia dei figli avrebbe sul loro tempo libero, tenuto conto che circa il 19% reputa di dedicare alle attività di accompagnamento una quantità di tempo molto elevata e un altro 37% di dedicarvi abbastanza tempo.

Infine, a quali attività vorrebbero dedicarsi i genitori, se avessero più tempo? Posto che ogni genitore poteva indicare fino a tre attività da un elenco che ne comprendeva sette, occuparsi di più delle relazioni familiari sarebbe il desiderio del 69,4% del campione (si tratta di un'esigenza che trova riscontro nel dato che solo il 23% dei bambini dichiara di giocare spesso o leggere o fare passeggiate con i propri genitori). Subito dopo, col 56,4%, verrebbero le relazioni sociali e, in terza posizione, con il 50,9%

delle preferenze, si collocherebbero le attività sportive e ricreative. Un assai più modesto 12% vorrebbe avere più tempo da dedicare alla spesa (comprensibilmente, dato che fare la spesa è già al primo posto delle attività segnalate), altrettanto allo shopping e il 6,7% ai trattamenti estetici e alla cura del corpo.

Nuovo trasporto pubblico locale

Risulta difficile in poche righe descrivere il percorso intrapreso dal Comune di Cremona verso un miglioramento della mobilità urbana senza evidenziare gli obiettivi dell'Amministrazione in questo ambito: ampliamento delle zone a traffico limitato, delle aree pedonali, potenziamento della rete ciclabile, miglioramento della sicurezza della circolazione con particolare riferimento alle utenze deboli, potenziamento e rilancio del trasporto pubblico. Tutti questi provvedimenti sono finalizzati a ridurre il carico ambientale, enfatizzando le peculiarità del nostro territorio urbano, unico per le sue caratteristiche.

Il cittadino cremonese, spesso propenso alle critiche quando si intraprendono provvedimenti viabilistici che in qualche modo modificano le sue abitudini, troppo facilmente dimentica che ogni sforzo che gli si chiede ha l'unico intento di tutelare la sua salute, la sua città e la qualità della sua vita. Prendiamo coscienza della nostra fortuna solo quando raccogliamo le impressioni entusiaste del turista in visita o quando dopo una lunga assenza scorgiamo in lontananza la maestosità del Torrazzo che ci preannuncia l'arrivo a casa. La nostra è una città ancora a misura d'uomo facilmente accessibile sia a piedi che in bicicletta, dove la pedonalità migliora i rapporti umani, dove esiste una buona rete di trasporto pubblico, in costante evoluzione con sistemi fortemente innovativi, quali il servizio a domanda.

Contrariamente a quanto percepisce il cittadino, anche l'accessibilità con i mezzi a motore è estremamente facilitata sia lungo le direttrici di circonvallazione interna, il cosiddetto "ring", ed esterna, la tangenziale sia sulle vie più importanti di penetrazione; risultato ottenuto mediante forti investimenti sulle tecnologie di gestione degli apparati semaforici. L'Amministrazione è ben consapevole delle difficoltà di circolazione in alcune vie del centro ma non ha alcun interesse a cambiare la situazione, rischiando così di

Mobilità dei lavoratori dei servizi pubblici e
della rete commerciale del centro storico

attirare ancora più traffico; queste strade debbono essere riservate al solo traffico locale scoraggiandone l'uso come percorso d'attraversamento.

E' certamente controcorrente sostenere la teoria di una facile viabilità sul nostro territorio, poichè il cittadino cremonese percepisce il traffico e la sosta come i suoi principali problemi, come evidenziano i risultati di alcuni sondaggi recentemente realizzati. Gli stessi sondaggi ci evidenziano che, nonostante i problemi di traffico, la maggior parte dei lavoratori del centro, pur dovendo affrontare uno spostamento medio di poche centinaia di

Traffico in centro storico, via Gerolamo da Cremona, ore 16.00, uscita da scuola



metri, si reca a lavorare con l'auto privata, parcheggiando quasi sempre in prossimità del luogo di lavoro, lamentandosi però per la mancanza di parcheggi, quasi fosse più importante e facile (ed economico) modificare la parte più pregiata della città anziché i propri comportamenti.

Questo è il punto cruciale del problema, chi governa la città può e deve adottare provvedimenti necessari per migliorare la circolazione stradale, ma il successo di questi provvedimenti richiede uno sforzo ai cittadini per modificare le proprie abitudini, contribuendo insieme al miglioramento dell'ambiente.

È bene porre particolare attenzione a questo concetto poiché nessuno può aspettarsi o pretendere che il traffico e il conseguente carico ambientale siano affrontabili con provvedimenti a carico solo dell'Amministrazione; siamo noi cittadini che quotidianamente decidiamo se introdurre o meno le chiavi nel cruscotto della macchina per recarci al lavoro, effettuando spostamenti quasi sempre al di sotto del chilometro. Siamo noi che utilizziamo la macchina per andare a sudare (a pagamento) in palestra e per lo spostamento da casa, che magari dista qualche centinaio di metri; siamo sempre noi che accompagniamo in macchina i nostri figli a scuola, dalle materne alle superiori, parcheggiando in doppia e tripla fila, creando intralcio, pericolo e fornendo ai futuri automobilisti un pessimo esempio.

Il cittadino deve prendere coscienza di quanto un suo comportamento virtuoso può fare per ridurre l'inquinamento, con la consapevolezza che il Comune sta facendo la sua parte per non trovarsi impreparato nella difficile battaglia per migliorare le condizioni ambientali, individuando tre strategie di intervento che richiedono tempi e sforzi diversi:

1. Interventi sulla mobilità nel breve periodo e senza grossi investimenti economici, sono in genere azioni d'emergenza che possono essere prese con

semplici provvedimenti amministrativi:

- *Chiusure di alcune aree cittadine*: è il primo intervento fattibile per affrontare l'emergenza smog, intrapreso pur sapendo che penalizza sia il mondo economico che i lavoratori ed, in particolare, i ceti meno abbienti che non possono farsi carico di cambiare modello di auto comprando motorizzazioni "all'ultimo grido" (euro 4, bi-fuel, elettrici, ecc). Sull'utilità dei provvedimenti occorre fare una seria riflessione, poiché questi provocano un generale spostamento dei flussi veicolari su direttrici esterne, creando disagi ai residenti di quelle zone e incrementando il consumo di carburante in seguito all'allungamento dei percorsi. Resta comunque l'unico intervento possibile in condizioni d'emergenza.

- *Ampliamento della ZTL, Aree Pedonali, zone 30*, interventi importanti che hanno richiesto tempi più lunghi e hanno certamente migliorato la vita dei residenti e le condizioni ambientali delle zone interessate ma che sono stati pressoché ininfluenti all'esterno. Da questo nasce la necessità di estendere le aree.

2. Interventi di medio e lungo periodo

attinenti a piani specifici, quali Piani della Rete ciclabile, Piano Parcheggi, Piano Trasporti, che richiedono investimenti consistenti.

- *Realizzazione di parcheggi fuori dal centro*: sono stati predisposti centinaia di nuovi posti per agevolare la sosta dei lavoratori e favorire l'interscambio, basti pensare alle ex-tramvie, alla zona dell'ex consorzio, al comparto dell'ex fornaci Lucchini, ecc

- *Interventi infrastrutturali per migliorare la percorribilità*: si è investito moltissimo sulle tecnologie per migliorare la fluidità, basti pensare al coordinamento degli apparati semaforici che ha ridotto i tempi di percorrenza riducendo l'inquinamento e abbattendo i consumi di carburante. Anche sul fronte delle nuove infrastrutture si è investito parecchio, basti ricordare



Minibus per il trasporto a chiamata

gli importanti e significativi interventi effettuati sulle intersezioni per fluidificare il traffico e migliorare la sicurezza

- *Ridisegno del servizio di Trasporto Pubblico*: dal 2004 la città si è dotata di un nuovo Piano Trasporti con una nuova rete, sperimentando, senza intaccare il servizio ordinario, forme di trasporto pubblico non convenzionali quali il servizio a chiamata (di cui una sperimentazione è parte di BiC) che, avendo enormi potenzialità di sviluppo, potrà diventare una valida alternativa all'uso del mezzo privato. Per farlo diventare una risorsa è però necessario che entri nelle abitudini dei cittadini.

- *Realizzazione di percorsi ciclabili*: la città si è dotata di un ambizioso piano di percorsi ciclabili, per la cui attuazione l'Amministrazione ha messo in campo un enorme sforzo economico, con l'obiettivo di attuare almeno il 70% dei percorsi previsti entro il mandato amministrativo. Pur in assenza del piano, nel frattempo, si sono realizzati alcuni nuovi percorsi e sono stati installati parecchi reggibiciclette lungo i percorsi esistenti.

3. Interventi di mobility management.

È la terza tipologia di interventi possibili, sostanzialmente finalizzati a modificare la domanda di spostamento, anziché adeguare l'offerta. Sono azioni che in prospettiva possono dare risultati di interesse, ma

sono anche quelle che intervengono maggiormente sulle abitudini dei cittadini, che possono sancire in modo decisivo la riuscita o meno di ogni azione.

- *Predisposizione del Piano Territoriale degli Orari della città*, che tende con modalità coprogettate ad intervenire sulle abitudini dei cittadini per migliorare la qualità di vita e la qualità urbana, studiando le abitudini dei lavoratori e incentivando l'uso dei mezzi collettivi: tutte azioni previste nel progetto BiC.
- *Car-pooling*: nel nuovo piano dei parcheggi sono previste aree per incrementare l'uso di un singolo veicolo

personale da parte di una pluralità di persone mediante forme di incentivazione (parcheggi riservati su strutture pubbliche o private, incentivi economici, gadget, ecc) e l'uso di un adeguato software, utilizzabile in rete, per la formazione degli equipaggi.

Queste sono tutte le azioni avviate dalla Amministrazione per riuscire a garantire, anche ai cittadini più giovani, una città con una elevata qualità di vita.



La rete del trasporto pubblico a chiamata e la cartolina informativa per i lavoratori



Anna Polacchini

Prenotabus: un primo bilancio dopo due mesi di sperimentazione

Il servizio di trasporto pubblico ha il dovere di tentare di catturare nuovi clienti, oltre a quelli che già ne usufruiscono, al fine di contribuire in maniera significativa alla riduzione dell'inquinamento ed al miglioramento della qualità della vita sia di coloro che l'utilizzano che dell'insieme della popolazione. Con il Comune di Cremona, nell'ambito del progetto *BiC - Benessere in città*, si è voluto ampliare ed incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico, in particolare per gli spostamenti che interessano il Centro Storico di Cremona.

Una delle domande ricorrenti che i trasportisti si pongono in fase di progettazione è quella di individuare se la domanda di trasporto possa o meno essere soddisfatta dal servizio di trasporto così come è stato configurato. In aree o periodi della giornata con una domanda di trasporto relativamente ridotta in volume e diffusa in termini di origine-destinazione, il servizio a chiamata può rappresentare una valida alternativa per far "emergere" e soddisfare queste esigenze di trasporto.

Questo servizio, lo ricordiamo, viene attivato dalla clientela tramite una prenotazione telefonica fatta alla centrale operativa (numero verde 800 190520), la quale programma lo spostamento e comunica al cliente gli orari di partenza e arrivo. Il servizio viene svolto in funzione delle richieste pervenute. Il costo per i clienti è quello del trasporto pubblico tradizionale.

La sperimentazione legata al progetto *BiC* è iniziata il 2 aprile 2007 ed ha visto l'estensione dell'area servita dal trasporto a chiamata alle zone del Boschetto, Sant'Ambrogio, Migliaro, Borgo Loreto, San Bernardo, Centro Storico, in aggiunta a quelle già in precedenza servite (S. Felice, S. Savino, S. Marino, Zaist-San Camillo, Maristella-Case Nuove e Ospedale). Oltre ad una estensione delle zone servite, *Prenotabus* ha ampliato la fascia oraria di fruizione, essendo attivo dalle 7 alle 20 tutti i giorni feriali con due minibus a

disposizione.

Il numero di iscritti al servizio *Prenotabus* si è incrementato dal 2 aprile al 30 maggio 2007 di 65 nuovi clienti in quanto per poter usufruire del servizio occorre fare un'iscrizione gratuita la prima volta che si richiede lo spostamento. I risultati del primo periodo di sperimentazione hanno mostrato un incremento del numero di passeggeri trasportati da 35-40/giorno a oltre 70 passeggeri/giorno di fine maggio. Nel mese di aprile 2007 il numero medio di passeggeri al giorno si è attestato a 52,5, mentre per il mese di maggio abbiamo registrato mediamente 65,5 passeggeri trasportati giornalmente.

Il numero complessivo di passeggeri è cresciuto dagli 810 del mese di marzo ai 1288 del mese di aprile ai 1786 del mese di maggio.

I giorni di maggior utilizzo del servizio sono il martedì e il giovedì, mentre il numero di passeggeri si riduce considerevolmente il sabato.

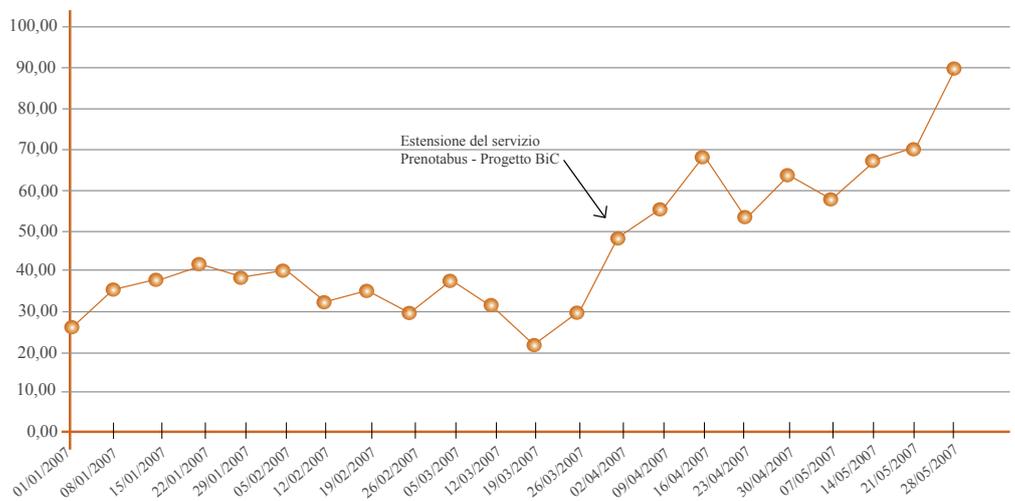
L'utilizzo nelle varie fasce orarie della giornata mostra un picco particolarmente intenso fra le 10.00 e le 12.00 e fra le 15.00 e le 17.00, sottintendendo quindi motivazioni di spostamento perlopiù di tipo opzionale anziché di tipo casa-lavoro. Il numero di persone trasportate per ogni viaggio si è anch'esso leggermente incrementato (3,34 passeggeri/viaggio nel mese di maggio contro 2,53 passeggeri/viaggio a marzo) senza però arrivare a valori economicamente accettabili dal punto di vista aziendale. Purtroppo occorre rilevare che i fruitori provengono principalmente dalle zone dove il servizio è attivo da oltre un anno, mentre le zone alle quali è stato esteso di recente (Boschetto, Sant'Ambrogio, Migliaro, Borgo Loreto, San Bernardo) faticano a trovare nuovi clienti anche se registriamo qualche nuovo cliente nel corso del mese di maggio (21 clienti - Borgo Loreto e San Bernardo; 74 clienti - Boschetto e Migliaro).

Ricordiamo che queste zone di recente

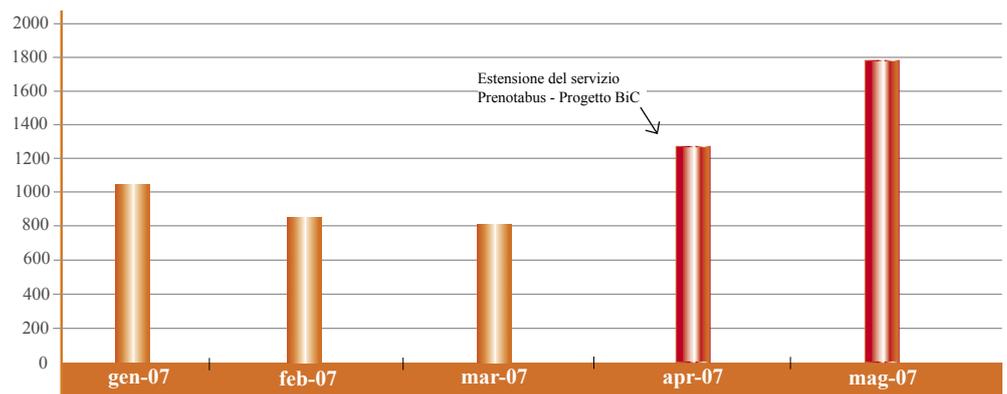
estensione del servizio godono sia del servizio di linea che del servizio a chiamata per l'intera giornata.

Le principali zone di attrazione si rilevano essere il Centro Storico, San Marino e l'Ospedale.

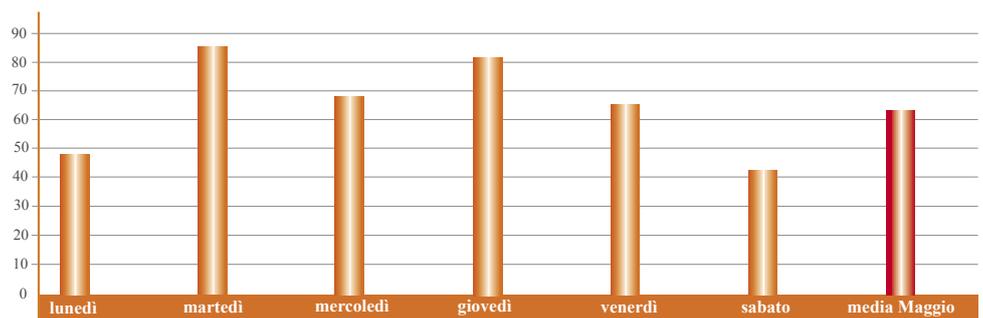
In quest'ultimo mese abbiamo iniziato a rilevare anche qualche spostamento fra zone non usualmente collegate dal servizio di linea: Boschetto-Migliaro verso l'Ospedale; Maristella verso Borgo Loreto-S. Ambrogio; S. Felice-S. Savino



Prenotabus: numero medio passeggeri per giorno per settimana-Gennaio/Maggio 2007



Prenotabus: numero passeggeri /mese



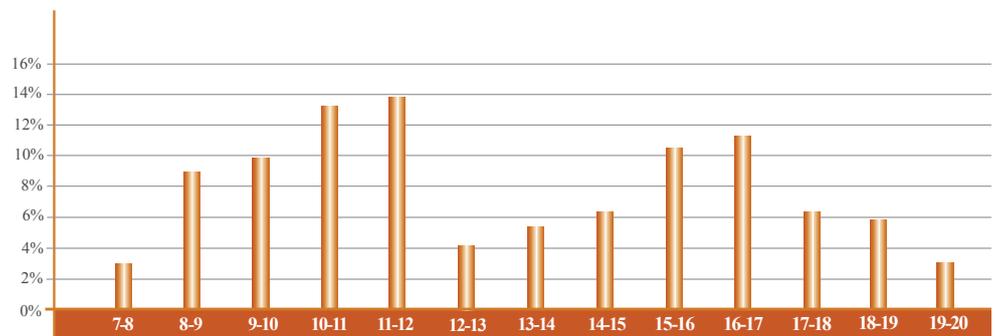
Prenotabus-Maggio. Numero medio passeggeri per giorno della settimana

verso Ospedale; S. Marino verso Ospedale.

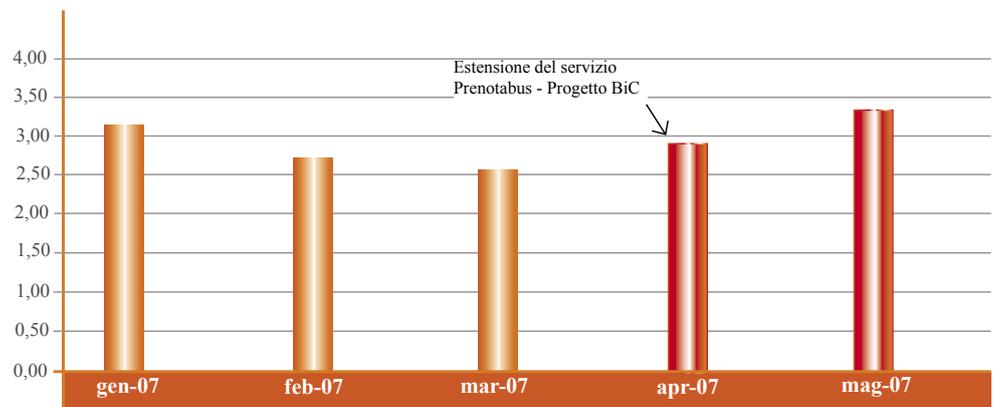
Dal punto di vista tecnico, la centrale operativa ha ben funzionato e le uniche segnalazioni che abbiamo ricevuto sono state relative a richieste di estensione dell'area servita.

Il numero complessivo di richieste che non hanno potuto essere soddisfatte nei due mesi di servizio Prenotabus-Progetto BiC è stato pari a 4, ovvero lo 0,1% dell'insieme dei passeggeri trasportati.

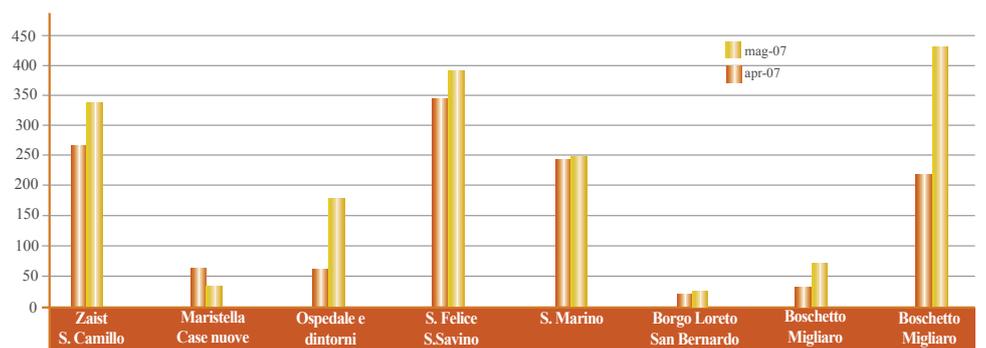
L'indagine di customer satisfaction appena



Prenotabus-Maggio. Ripartizione oraria dell'utilizzo del servizio



Prenotabus: numero passeggeri /viaggio



Prenotabus: numero passeggeri/mese per zona di origine

conclusasi sul servizio di linea includeva anche alcune domande sul servizio a chiamata. Queste hanno rilevato che il 77% degli intervistati conosce il servizio Prenotabus ma solo 1% di questi l'ha utilizzato e ne è soddisfatto. L'esperienza acquisita anche nella gestione di analogo servizio sull'area extraurbana, ci porta ad

affermare che il nuovo sistema di trasporto registra una difficoltà iniziale legata ad una scarsa conoscenza dei meccanismi di funzionamento che lascia posto alla soddisfazione non appena la clientela, utilizzandolo, acquisisce dimestichezza con le procedure.

Le tecnologie per il trasporto a chiamata

Il servizio tradizionale di linea non sempre risulta efficace per rispondere ad una domanda sempre più articolata con motivazioni di mobilità ormai sfuggenti.

Le varie amministrazioni cercano soluzioni per limitare l'uso dell'auto privata in città, soprattutto nei centri storici, e sono poste continuamente di fronte a problemi complessi e di difficile soluzione connessi alla viabilità, all'accesso alle aree urbane e ai centri storici, alla sosta, al collegamento fra più comuni nell'extraurbano.

La Provincia ed ora il Comune di Cremona si sono dotati di un sistema informatico, tecnologicamente all'avanguardia, che consente di gestire il trasporto pubblico locale in modo del tutto flessibile.

Tutti desideriamo un autobus alla fermata in coincidenza ai nostri tempi e alle nostre esigenze di spostamento. In questo modello di servizio, il tradizionale concetto di trasporto di linea, con itinerari e orari fissi viene radicalmente modificato: sono gli stessi utenti a determinare i percorsi e gli orari dei mezzi sulla base delle proprie esigenze di trasporto, rivolgendosi al gestore e "negoziando" un servizio compatibile con le proprie necessità e con la disponibilità del gestore stesso. In pratica, gli utenti chiamano una centrale operativa che, sulla base delle richieste ricevute, provvede a pianificare gli itinerari dei mezzi e a prelevare gli utenti alle fermate e nei tempi concordati. Con il "servizio a chiamata" è possibile portare il trasporto pubblico anche in aree poco servite o addirittura non servite del tutto e distribuite sul territorio. È sufficiente predefinire opportuni punti d'incontro tra utenza e vettura e, solo quando sono presenti richieste, il sistema elabora e costruisce percorsi per raggiungere queste aree.

Le motivazioni alla base di questo modo di operare sono diverse. Le normative comunitarie in materia di trasporto pubblico, mirate a garantire un'accessibilità al trasporto per tutti, e la continua

disaffezione dei cittadini nei confronti del mezzo pubblico tradizionale costituiscono una molla fondamentale, che ha spinto molti operatori del servizio, in diversi paesi europei, a cercare vie e modelli alternativi, tra i quali i servizi di trasporto pubblico locale a chiamata. La ricerca di modelli di servizio sostenibili anche dal punto di vista degli impatti sul traffico e sull'ambiente rappresentano un altro elemento di spinta. Nel servizio a chiamata, infatti, il bus viaggia solo quando serve e dove serve effettivamente. Se si aggiunge a questo il forte impulso all'innovazione tecnologica nei sistemi di trasporto, che con l'attuale offerta nei settori dell'information technology (internet, telefonia cellulare, sistemi satellitari GPS, ecc.) rende possibile la realizzazione di sistemi complessi ed affidabili a costi sostenibili, si capisce il successo che questo tipo di trasporto collettivo ha recentemente registrato.

PersonalBus® è il prodotto software che l'azienda di trasporto pubblico KM a Cremona utilizza per la gestione dei servizi di trasporto pubblico "a chiamata". Il prodotto è stato realizzato e viene commercializzato dalla genovese Softeco Sismat SpA. Il prodotto costituisce l'asse portante di una moderna centrale operativa per la gestione del trasporto a chiamata e fornisce un efficace supporto a tutte le operazioni per la pianificazione e attuazione del servizio: acquisizione e gestione delle richieste degli utenti, pianificazione dei percorsi e dei viaggi sulla base delle richieste, continua modifica e ottimizzazione del servizio sulla base delle variazioni e nuove richieste ricevute, comunicazione tra gli operatori della centrale e i mezzi tramite terminali di bordo, monitoraggio del servizio in tempo reale.

La centrale operativa può risultare più o meno complessa, composta da più unità di elaborazione distinte, per concentrare la gestione di più servizi (utenza generica, disabili, scuolabus, turismo) anche con flotte di vettori diversi e su territori vasti.

Le modalità di accesso al servizio da parte dell'utente sono molto semplici. Il canale principale è rappresentato dalla comunicazione telefonica con l'operatore. Con una telefonata al numero verde 800-190520, l'utente comunica le proprie esigenze di viaggio all'interno dell'area servita, specificando le fermate di origine e destinazione, il giorno e l'ora della corsa richiesta, il numero di posti desiderati. È possibile accedere ad un servizio di prenotazione e di informazione sulle corse programmate anche via internet. In questo caso, l'utente registrato (ad esempio, un abbonato al servizio) utilizza una password di accesso per accedere via internet ad una pagina web personalizzata da cui effettuare prenotazioni e verificare la situazione delle proprie richieste.

La tecnologia utilizzata consente di operare con servizi a prenotazione (si intende viaggiare nei giorni a venire) o con servizi completamente dinamici, con modifica in tempo reale delle corse sulla

base delle chiamate ricevute dagli utenti durante l'attuazione del viaggio.

La tecnologia in uso ha una lunga storia di sviluppo dal 1995 e un elevato numero di applicazioni. Due fattori fondamentali hanno contribuito al successo del prodotto e del modello di servizio da esso reso possibile: uno sviluppo condotto a stretto contatto con il cliente, che ha consentito un perfetto adattamento alle esigenze di questo nuovo promettente mercato del trasporto pubblico, e la scelta strategica di collocare la concezione e la sperimentazione del nuovo prodotto in un contesto di ricerca europea, in un momento in cui il trasporto a domanda stava guadagnando un forte interesse in numerosi paesi oltre all'Italia.

A partire dalla prima installazione entrata in servizio nel giugno 1997 a Firenze, PersonalBus® è oggi presente in quindici regioni con numerose applicazioni in contesti alquanto diversi.

Valerio Demaldè

Un territorio a tempo di biciclette



Una volta la bicicletta era il mezzo di trasporto preferito dei nostri nonni: solida, poco costosa, facilmente riparabile, non richiedeva né grandi spazi per il ricovero, né grosse abilità e competenze per essere guidata. E' stata poi la motorizzazione di massa che ha progressivamente estromesso tutti gli altri veicoli dalle strade, rendendo queste ultime ostili, inquinate e pericolose per tutti gli altri utenti se non automobilisti.

Oggi, sull'onda di un'opinione pubblica sicuramente più attenta alle tematiche ambientali e all'organizzazione della mobilità cittadina, la bicicletta sembra tornare importante quale mezzo di spostamento in città, soprattutto in centri come Cremona, con piccole distanze,

Iniziativa "Bimbibici", Cremona, 28 maggio 2006



assenza di grandi pendenze e alta qualità di vita.

Un dato nazionale fra tutti dice che nelle nostre città il 50% degli spostamenti avviene su distanze inferiori a 5 Km (dati FIAB 2001). Su percorsi di quest'ordine di grandezza la bicicletta sarebbe già da ora competitiva con l'automobile, considerando che la velocità del traffico motorizzato, nelle ore di punta, scende anche al di sotto dei 10 Km l'ora, se non fosse che le condizioni imposte dal traffico veicolare, rumoroso, nocivo ed altamente pericoloso per gli utenti non protetti, e l'assenza di una viabilità riservata agiscono da potente deterrente.

Tra gli obiettivi del progetto *Benessere in città* (BiC), vi era quello di incoraggiare l'uso di mezzi di trasporto diversi e alternativi all'uso dell'auto privata, per esempio la bicicletta. Quest'azione è trasversale a diverse iniziative comunali, quali: il Piano delle piste ciclabili, le Domeniche ecologiche, la Giornata conclusiva dell'attività sull'educazione stradale svolta nelle scuole.

Il finanziamento regionale era finalizzato alla costruzione del processo di condivisione delle azioni e non all'acquisto di infrastrutture e prodotti da utilizzare sul territorio. L'attività di lavoro multipartner ha trovato risorse interne con le quali sono state acquistate e posizionate in città nuove infrastrutture di qualità (reggibiciclette) per rendere più comodo e preferibile il ricorso alle due ruote, con una attenzione particolare non tanto alle infrastrutture ma

ai modi d'uso degli spazi urbani del centro storico da parte dei ciclisti cremonesi. Si sono realizzate nuove piste ciclabili e collegamenti con la rete delle piste già esistenti, segnalando con una mappa e un opuscolo la loro posizione e i percorsi di collegamento.

Attraverso eventi ed iniziative si è cercato di sensibilizzare i cittadini al maggior utilizzo della bicicletta negli spostamenti urbani. Eventi come "Bimbibici-Pedalando", iniziativa del Comune di Cremona in collaborazione con l'associazione Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), hanno avuto molto seguito e successo. Le "domeniche ecologiche", con la chiusura ad orari del centro storico alle auto, sono state il momento adatto per promuovere la bicicletta con un ciclogiro della città dal centro alle periferie.

Dallo studio dei tempi e della mobilità sul comportamento dei bambini delle scuole elementari, nell'ambito del progetto BiC, emerge che al mattino tra i mezzi utilizzati per andare a scuola la bicicletta arriva a quasi il 20% di preferenze. Tra i comportamenti dei 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%, percentuale di tutto rispetto (Ufficio tempi, Comune di Cremona, 2006).

Dalle indagini si legge poi che a Cremona in inverno più della metà dei lavoratori del centro storico impiega meno di 15 minuti per andare al lavoro e la distanza che deve percorrere è al massimo



Iniziativa "Borgo in Bici", Cremona, 24 settembre 2006

di 2 Km. Se confrontiamo questi dati con quelli della flessibilità degli orari di lavoro (il 60% per la Pubblica Amministrazione e il 52% dei commercianti del centro), pensiamo che potrebbe senza dubbio aumentare la percentuale di persone che usano la bicicletta.

E' indubbio che la crescita di una conoscenza diffusa della bicicletta e delle sue potenzialità produrrebbe un suo maggiore utilizzo da parte di una percentuale significativa dei cittadini.

Fiduciosi che il lavoro svolto sino ad ora sia stato stimolante, innovativo e produttivo, affrontiamo i mesi della "bella stagione" con l'intenzione di sviluppare altre iniziative e sperimentazioni e monitorare le abitudini dei cittadini, in modo da poter al più presto informare sui risultati raggiunti.

Iniziativa "Borgo in Bici", Cremona, 16 settembre 2007. Sosta presso il parco Bosco di Pianura



Una bicicletta per amica



Nuovi reggibiciclette in centro storico a Cremona

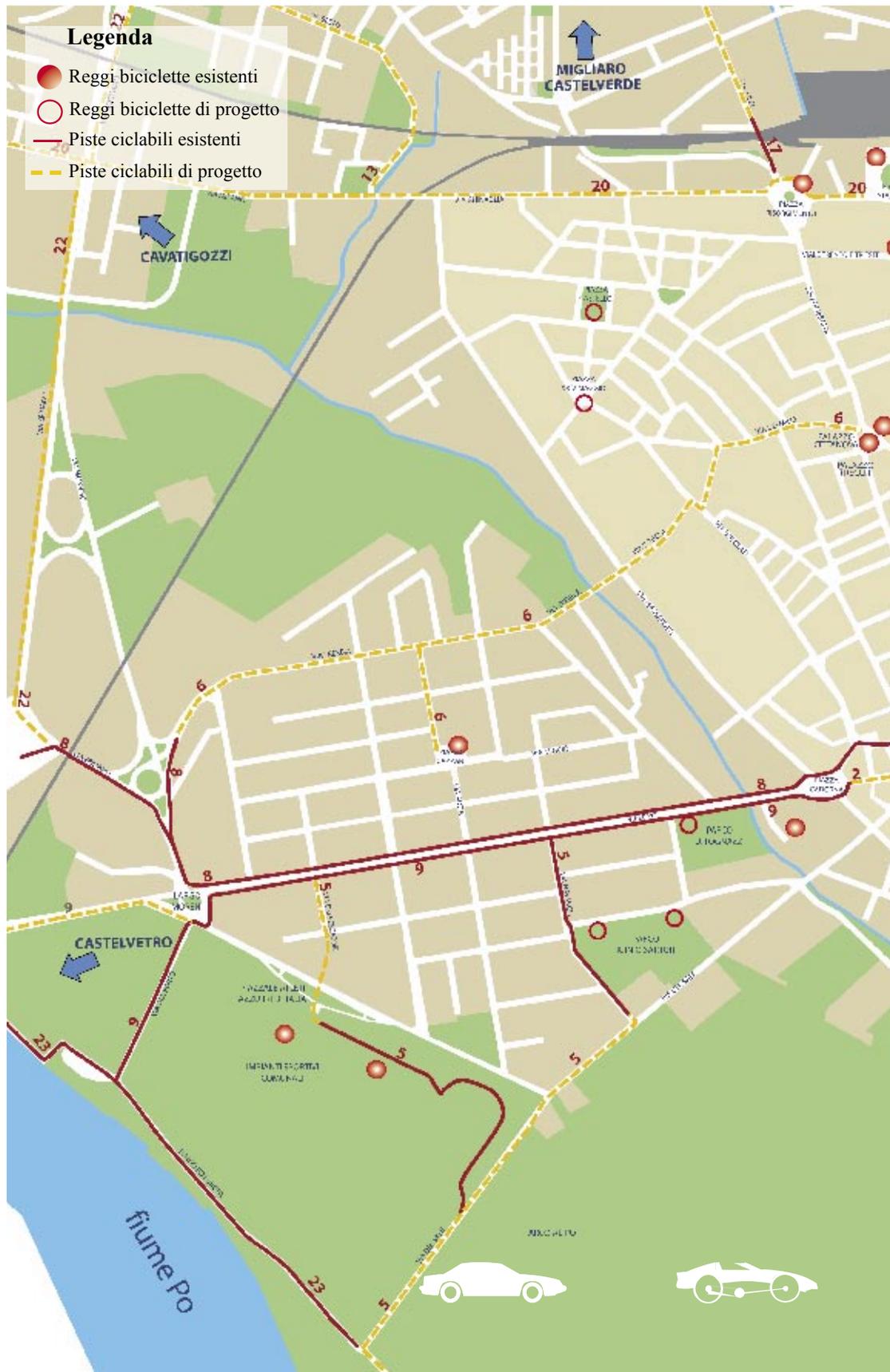
Un amico per tutte le stagioni, così potremmo definire la nostra bicicletta, che a Cremona è amica comune a molti. Nella nostra città si viaggia tutto l'anno con poche differenze stagionali. Forse perché l'andare a due ruote è un gesto antico che fa parte del nostro dna, mai abbandonato e anzi ora riscoperto e valorizzato. La città, dal tessuto medioevale, ha spazi ridotti che portano i vari modi di spostarsi ad una sana competizione tra loro. La bicicletta, mezzo versatile per eccellenza, riesce a svincolarsi bene nel traffico, evita i divieti riservati ai motori, non si spaventa dei blocchi saltuari e può essere lasciata vicino ai punti di arrivo.

Il numero crescente delle bici ha convinto l'amministrazione ad occuparsi della sicurezza della mobilità lenta affinché da mezzo di locomozione non diventi mezzo di preoccupazione. Per far sì che anche gli irriducibili della comodità trovino un'alternativa intelligente all'auto si è pensato di dotare il territorio di servizi efficienti, realizzando percorsi protetti e spazi di sosta attrezzati. Sono in previsione una trentina di km di piste ciclabili da completarsi nel triennio che vanno a sommarsi ai 40 km già presenti, in molti casi estensioni di esistenti, per creare una maglia reticolare che permetta di legare i vari percorsi con i 14 quartieri e le ciclabili provinciali. Nella pianificazione è stata prestata attenzione alla risoluzione dei problemi del pendolarismo sistematico, cioè quelle persone che quotidianamente

entrano in città per motivi di lavoro: le ciclabili non devono essere funzionali solo agli spostamenti del tempo libero ma diventare veri e propri "canali" ecologici per i residenti delle zone periferiche e gli ospiti.

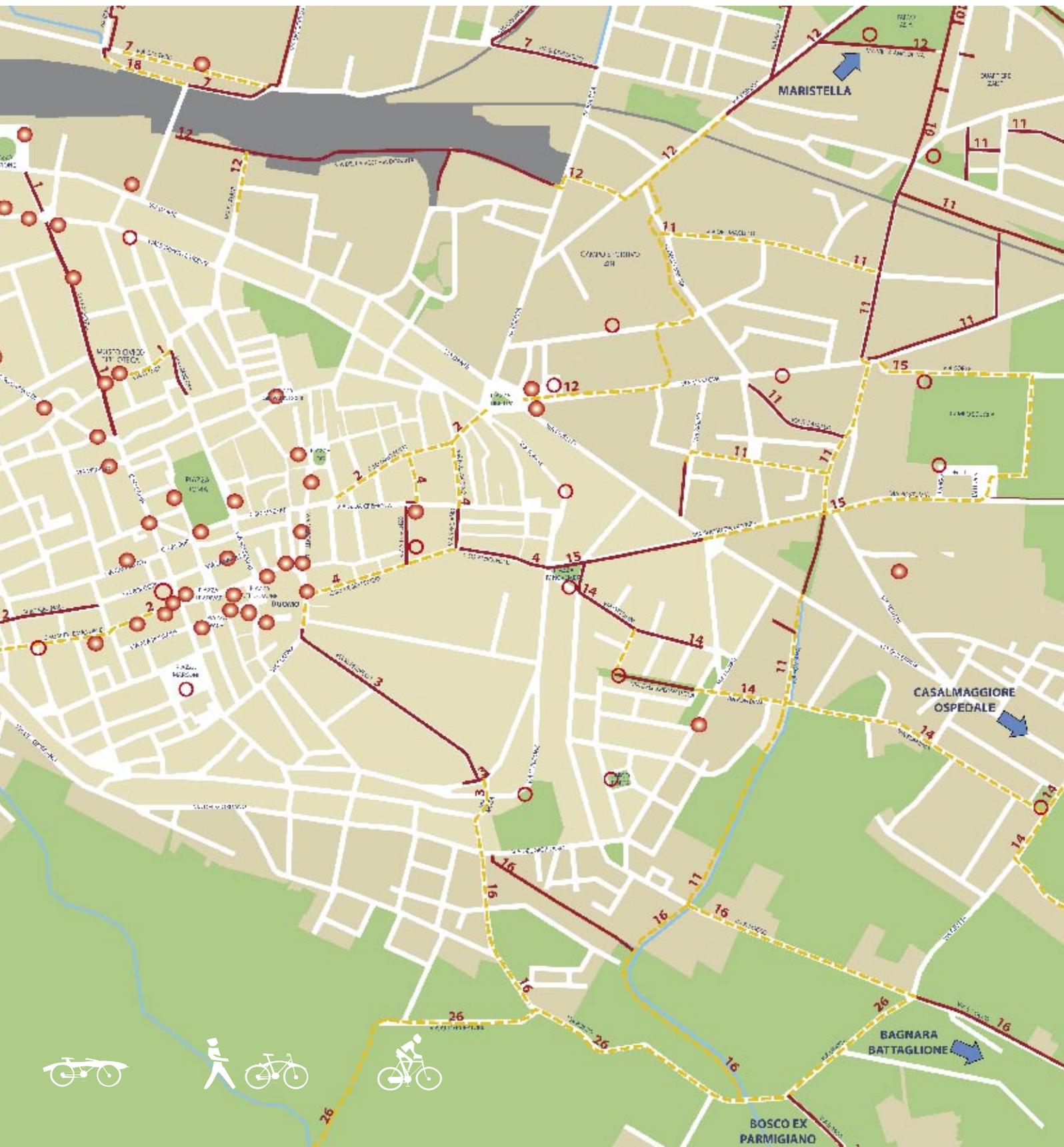
Il "dove metterle" è un problema affrontato con un metodo che rompe gli schemi della progettazione tradizionale e si avvale dell'aiuto indiretto e inconsapevole dei ciclisti. Come? Indagando i luoghi di maggior attrazione, inventariando i marciapiedi più intasati dalle due ruote e tenendo sempre conto di usi e consuetudini consolidati. In questi spazi siamo intervenuti con la posa di reggibiciclette realizzati "su misura" cercando di offrire un baluardo contro i furti e mettere ordine alla casualità dei depositi spontanei. Negli ultimi due anni sono stati ricavati 400 nuovi posti per sopperire alle esigenze più evidenti e altri sono in fase di studio.

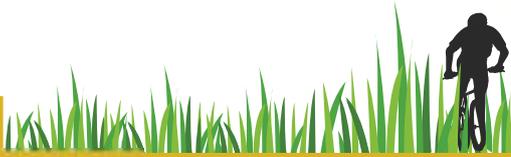
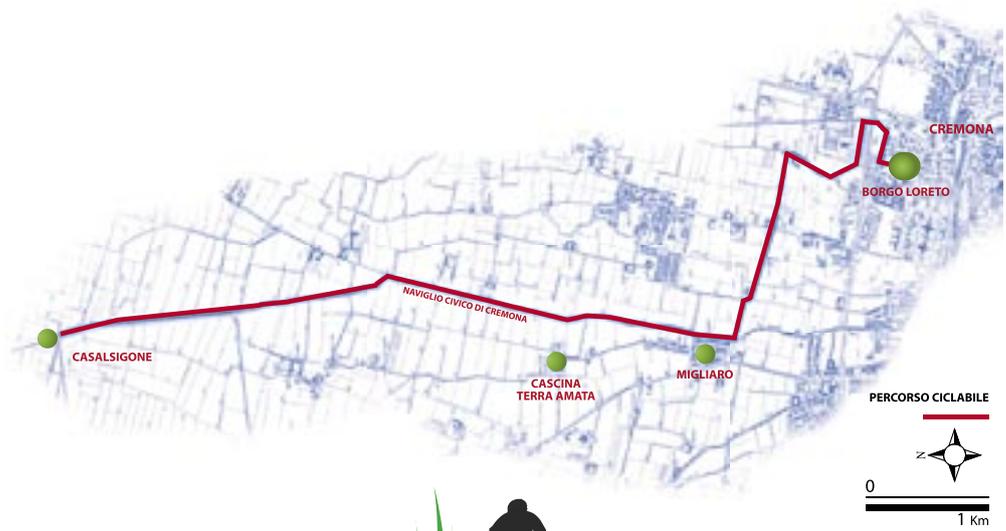
Alcune azioni suggerite anche dalle associazioni di ciclisti per incentivare l'uso della bici sono al vaglio del Comune: noleggio di lunga durata di biciclette comunali; sconti, agevolazioni e convenzioni con i rivenditori; sconti con le officine sulle piccole riparazioni; creazione di stalli protetti, coperti e attrezzati; creazione di spazi dedicati ai cicli presso i luoghi di lavoro; fornitura di gadget a mezzo sponsor; contratti di assicurazione a basso costo; manifestazioni periodiche per la promozione all'uso del ciclo.



Carta del sistema delle piste ciclabili e soste attrezzate







Bic
promuove l'uso
della bicicletta

Il Comune di Cremona ha avviato il progetto **Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile (BIC)**.
E' un'iniziativa del Piano territoriale degli orari della città (L.53/2000).
Il progetto, cofinanziato dalla Regione Lombardia e dal Comune di Cremona, prevede azioni per migliorare la flessibilità degli orari di lavoro, la mobilità urbana e la qualità di vita di donne, uomini e bambini ma vuole anche contribuire a ridurre le emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti.
Grazie al coinvolgimento di partner cittadini e di molti settori dell'Amministrazione Comunale, il progetto **Benessere in città - BIC** intende raggiungere, tra altri, anche l'obiettivo di incoraggiare l'uso di mezzi di trasporto diversi e alternativi all'auto privata, per esempio incentivando l'uso della bicicletta e creando le condizioni perché sia un vantaggio muoversi a piedi o in bicicletta.

Ufficio Tempi
piazza del Comune, 8 - Cremona
tel. 0372 407266 - fax 0372 407024
tempi.citta@comune.cremona.it

Ufficio Traffico e Mobilità
via Aselli 13/A - Cremona
tel. 0372 407527
traffico@comune.cremona.it

www.comune.cremona.it

Ringraziamenti per la preziosa collaborazione:

Consorzio di Basilica
Naviglio Vecchelli
e Naviglio città di Cremona

il Consorzio di Basilica Naviglio Vecchelli e
Naviglio città di Cremona

Federazione Italiana
Amici della Bicicletta

FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)
sezione locale di Cremona.

Cremona
COMUNE DI CREMONA

Provincia
di Cremona

Borgo in bici

23-24 SETTEMBRE 2006

Borgo in rete

BIC BENESSERE IN CITTÀ:
MUOVERSI NEI TEMPI DI UNA CITTÀ SOSTENIBILE
e di
LOMBARDIA IN BICI '06 (FIAB)



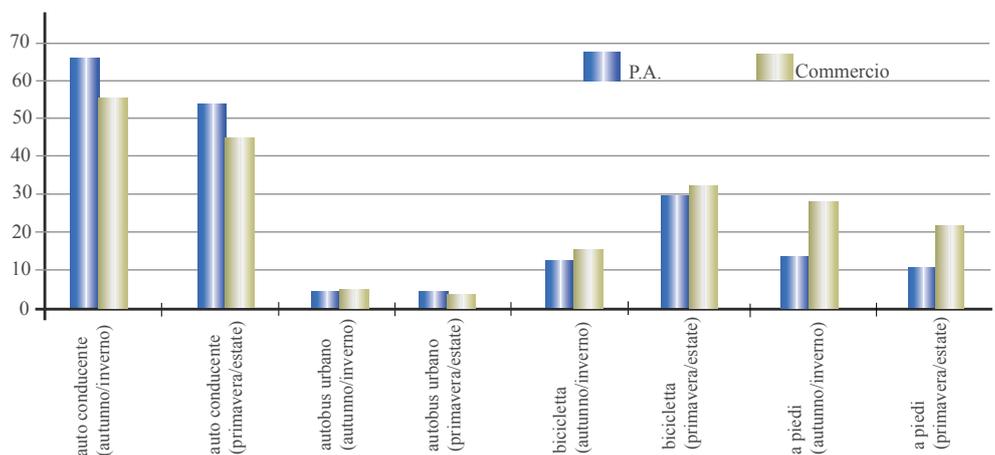
Giampaolo Nuvolati

Qualità dei tempi di vita a Cremona Che cosa ne pensano commercianti e lavoratori della Pubblica Amministrazione

Cosa significa oggi abitare e lavorare in una città con una buona qualità di vita? Che relazione esiste tra il benessere quotidiano e la possibilità di muoversi rapidamente sul territorio? L'indagine su campione (a cui hanno risposto 1.101 operatori del commercio e 3.549 dipendenti delle pubbliche amministrazioni del centro storico), promossa dall'Ufficio tempi tra aprile e maggio 2006, ha rappresentato un'importante occasione per cogliere alcune dimensioni della qualità della vita e della mobilità a livello locale, in particolare per analizzare le relazioni tra bisogni e tempi di vita dei lavoratori della Pubblica Amministrazione e del Commercio della città di Cremona. Se un tempo la qualità della vita era data dalla dotazione di beni e servizi, oggi risulta sempre più necessario guardare alla disponibilità di conoscenze, strumenti e dispositivi che facilitino la mobilità della popolazione proprio nell'uso e sfruttamento pieno dell'insieme di risorse già presenti sul territorio. In altri termini non è solo importante ciò che una città offre, ma la facilità d'uso di ciò che esiste. I dati dell'indagine riguardanti le abitudini di mobilità nel recarsi al lavoro rivelano un uso elevato dell'auto da parte degli individui interpellati, con percentuali che si aggirano in autunno/inverno sul 63,9%, cui

occorre peraltro aggiungere anche i soggetti trasportati in auto come passeggeri. Assai modesto è il ricorso al mezzo pubblico: esso passa dall'irrisorio 2,7% in autunno/inverno all'1,5% in primavera/estate. In autunno/inverno, a piedi vanno il 17,4% e in bici il 13,5% delle persone, con una impennata in primavera/estate dei ciclisti, che passano al 30,5%. Al passaggio della stagione cresce anche il numero di soggetti che ricorre alla moto, mentre basse restano le quote di coloro che in entrambe le stagioni ricorrono al treno, all'autobus extra-urbano o al ciclomotore. In termini comparativi tra gruppi di lavoratori è da osservare un uso più elevato della automobile da parte della P.A., mentre tra i commercianti più frequente è la mobilità pedonale.

Complessivamente i soggetti impiegano un tempo limitato, inferiore ai 15 minuti per raggiungere il luogo di lavoro (57,2%) o comunque tra 16 e 30 minuti (30,4%) che diventano 60,2% e 27,4% in primavera/estate. Non si manifestano grandi differenze tra P.A. e Commercio, se non una quota maggiore di operatori del Commercio che rientra nella fascia di tempo inferiore a 15 minuti. E questo dato è in sintonia con quanto osservato circa gli spostamenti a piedi dei commercianti del



Mezzo utilizzato per recarsi al lavoro per settore di attività

centro storico.

Nonostante Cremona si configuri come una città ancora a misura d'uomo, nuovi stili di vita stanno emergendo. Solo il 24,4% dei lavoratori della P.A. rientra infatti a casa durante la pausa pranzo contro il 69,9% dei commercianti. Per i primi la causa principale è il troppo tempo che si impiega per il rientro stesso (45,3%) oltre al fatto che l'orario di lavoro non preveda pausa (39,8%); motivazioni che seppure in ordine inverso riguardano anche i commercianti. Come appena osservato, il rientro è comunque più diffuso proprio tra i commercianti sia perché probabilmente abitano nelle vicinanze o l'orario di lavoro glielo consente, ma anche perché il ricorso al locale convenzionato pare forse meno praticabile o appetito di quanto non risulti per i dipendenti della P.A. È interessante osservare anche quanti lavoratori mangino in ufficio o nel negozio, siamo su valori che si aggirano in media sul 30%.

In generale, l'organizzazione della città sembra incontrare il parere favorevole

dei lavoratori della P.A. e del commercio come attesta il parere sugli orari di apertura al pubblico di uffici e negozi. I giudizi espressi dai due gruppi sono pressoché identici e per entrambe le stagioni: sia in autunno/inverno che in primavera/estate l'orario viene infatti giudicato come molto buono da percentuali superiori al 40% e abbastanza buono da percentuali simili.

In sintesi, dai dati raccolti in occasione del sondaggio risulta che la città di Cremona come altre realtà urbane medie del nostro paese è in una fase di passaggio, caratterizzata dalla trasformazione degli stili di vita, dei bisogni e della offerta di servizi. La complessità metropolitana propria di altre realtà del nostro paese non ha ancora profondamente inciso sul tessuto urbano cremonese, anche se alcuni problemi come quello dell'inquinamento e della viabilità stanno pian piano emergendo. In pratica, la vivibilità della città risulta complessivamente abbastanza buona anche se esistono margini di miglioramento.

	Autunno/inverno		Primavera/estate	
	P.A.	Commercio	P.A.	Commercio
Non indica	4,8	1,5	5,8	2,9
Meno di 15 min.	54,5	66,0	57,3	69,5
Da 16 a 30 min.	31,4	27,3	28,6	23,6
Da 31 a 45 min.	6,2	4,2	5,4	3,1
Da 46 a 60 min.	1,9	0,5	1,7	0,4
Oltre 60 min.	1,2	0,5	1,2	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella 1: tempo per recarsi al lavoro per stagione per settore di attività

	P.A.	Commercio
Rientra	24,4	69,9
motivi non rientro		
Orario lavoro senza pausa	39,8	51,4
Troppo tempo per rientro	45,3	29,1
Preferisce mangiare fuori casa	10,3	7,7
Durante pausa faccio altro	4,6	11,6
Totale	100,0	100,0

Tabella 2: rientro a casa per il pranzo (autunno/inverno) e motivi per settore di attività

	P.A.		Commercio	
	Autunno inverno	Primavera estate	Autunno inverno	Primavera estate
Molto	44,9	43,9	49,3	45,5
Abbastanza	45,9	45,5	47,7	47,2
Poco o per nulla	9,2	10,6	3,0	7,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella 3: rispondenza orario apertura uffici negozi alle esigenze del pubblico per stagione e per settore di attività

Nuovo orario sperimentale estivo

Alla fine del periodo estivo 2004 nel Comune di Cremona erano scaduti i termini temporali dell'accordo sindacale, siglato nel maggio del 2001, circa l'articolazione del cosiddetto "orario estivo". Dall'estate 2005 si è lavorato su un'ipotesi di sperimentazione di un nuovo orario che ha interessato i dipendenti che non effettuano orari particolari e che ben si inquadra nell'azione del progetto BiC denominata "Benessere in città: flessibilità degli orari negli uffici pubblici".

Tale nuovo orario, è stato approvato dalla Giunta Comunale a maggio 2005 e introduce le seguenti novità rispetto al passato:

- *durata del periodo di orario estivo dal 13 giugno al 10 settembre 2005 (13 settimane anziché 12);*
- *orario di lavoro pari a 33 ore settimanali (anziché 36 ore settimanali) per tutte le 13 settimane di orario estivo;*
- *restituzione di 39 ore (3 ore in meno alla settimana rispetto alle 36 previste, moltiplicate per le 13 settimane di orario estivo) entro il 31 dicembre 2005 con le seguenti modalità:*
 - a) possibilità per quei dipendenti che durante il cosiddetto "orario invernale" usufruiscono (per motivi familiari) della prima uscita alle ore 15.45, di restituire, già a partire dal 13 giugno, la maggior parte delle 39 ore a debito. Questo per ovvie motivazioni strettamente legate alla difficoltà di provvedere alla successiva eventuale restituzione del debito orario accumulato;
 - b) possibilità, per tutti gli altri dipendenti interessati dal presente orario di lavoro, di restituzione di parte del debito orario a partire dal periodo estivo.

Un punto fisso è rimasto il *Mercoledì del cittadino*, progetto del Piano territoriale degli orari, che riunisce più di 100 sportelli delle pubbliche amministrazioni di Cremona con orario di apertura al pubblico continuato dalle 8.30 alle 16.30 il



Orari di lavoro flessibili sull'anno in Comune a Cremona

mercoledì. L'orario del mercoledì appunto, garantisce la possibilità di turnazione nella pausa pranzo, sempre, comunque, nel rispetto delle 9 ore di lavoro ordinario e dell'orario di apertura al pubblico fino alle ore 16.30.

Naturalmente tutti gli istituti giuridici contrattuali (ferie, malattia, congedi straordinari, ecc.) hanno fatto riferimento, nelle 13 settimane di "orario estivo", all'effettivo orario di lavoro pari a 33 ore.

L'articolazione oraria dei dipendenti con contratto di lavoro a tempo parziale

non ha subito variazioni nel periodo di riferimento dell'orario estivo. Come per il passato, vengono confermati gli uffici che, anche nelle settimane estive, hanno avuto l'apertura al pubblico il sabato mattina.

Nel corso dell'anno 2006 la sperimentazione dell'orario è stata ulteriormente migliorata con l'introduzione di una nuova modalità di restituzione del debito orario di 39 ore, che ha previsto la sua redistribuzione sulle restanti 39 settimane di lavoro, portando l'orario di lavoro in quelle settimane a 37 ore.

Nuovo orario di lavoro multiperiodale in Comune



Incontro sulla flessibilità degli orari di lavoro, Conferenza permanente delle Pubbliche Amministrazioni, Prefettura di Cremona, 28 febbraio 2006

La ripresa dell'orario di lavoro ordinario "invernale" ha segnato la conclusione dell'articolazione oraria ridotta interessante circa 280 dipendenti, lavoratori a tempo pieno e spezzato, la quale, dopo un periodo sperimentale introdotto a partire dall'estate 2006, è stata confermata anche per l'anno 2007. Si ricorda che l'attuale assetto orario prevede 37 ore settimanali medie "invernali" e 33 ore settimanali medie "estive", rispettivamente per 39 e 13 settimane annuali.

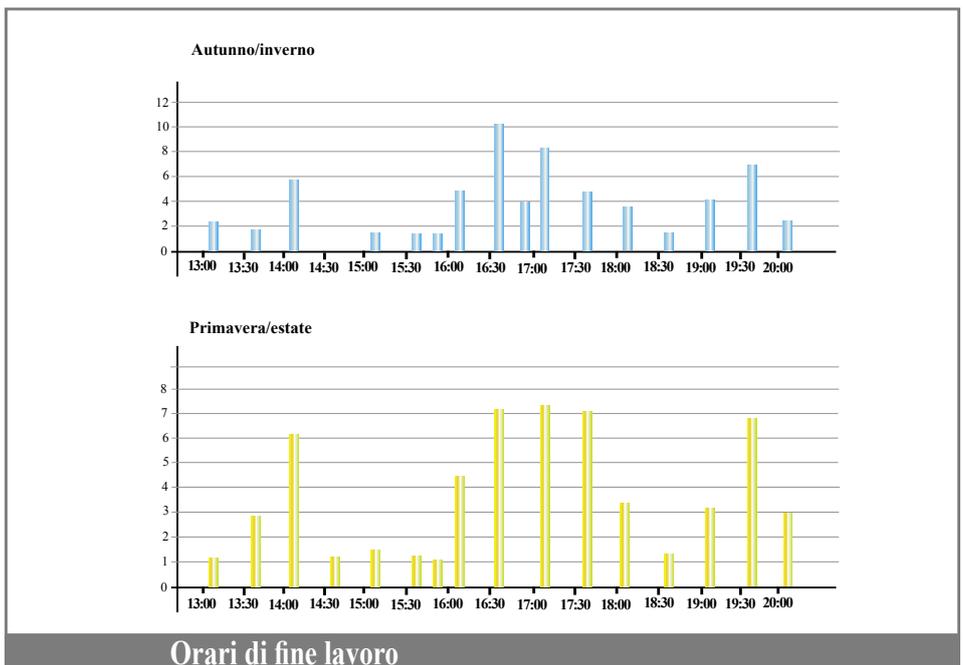
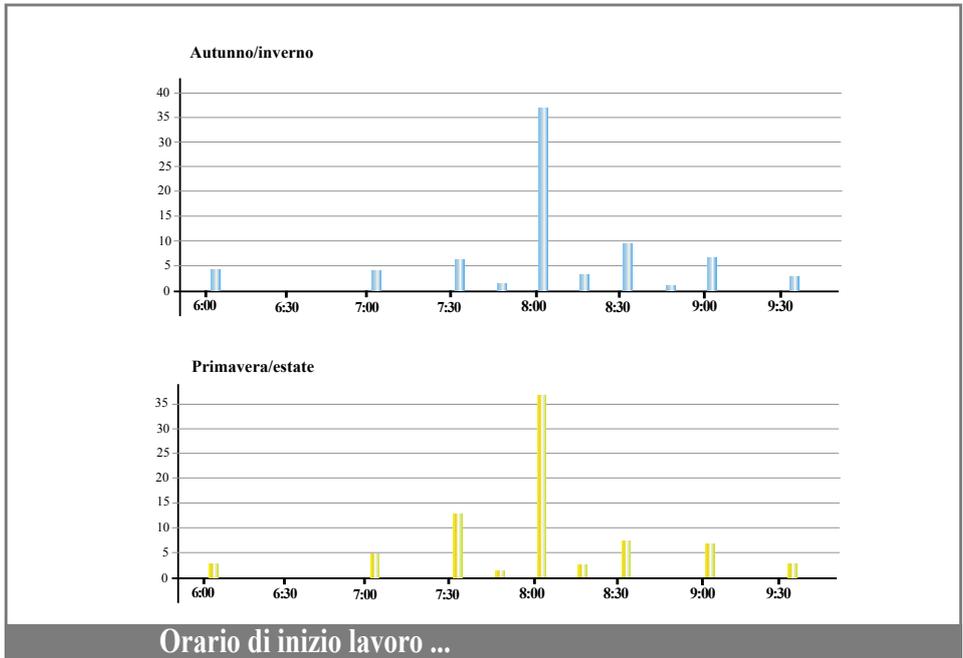
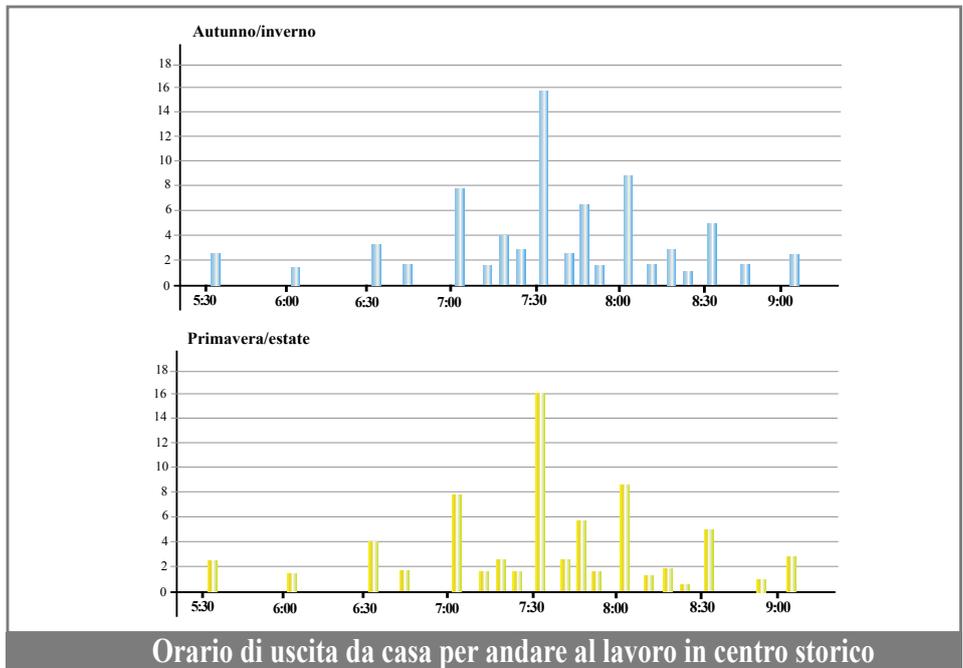
L'Amministrazione Comunale e la delegazione sindacale hanno raggiunto un'intesa sull'orario di lavoro per l'anno 2007. L'accordo, in vigore dal 1 gennaio 2007, conferma l'articolazione multiperiodale sperimentata nei confronti della maggior parte dei dipendenti ad orario spezzato. A tale articolazione sono stati tuttavia apportati alcuni aggiustamenti resisi opportuni, anche tenuto conto degli esiti dell'intervenuta sperimentazione.

Orario di lavoro multiperiodale

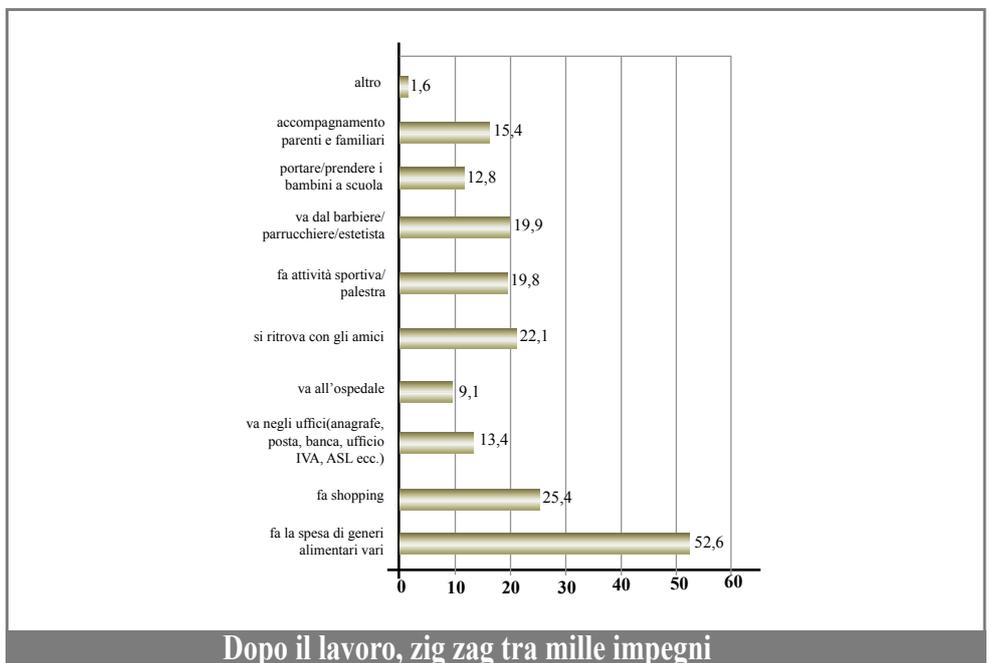
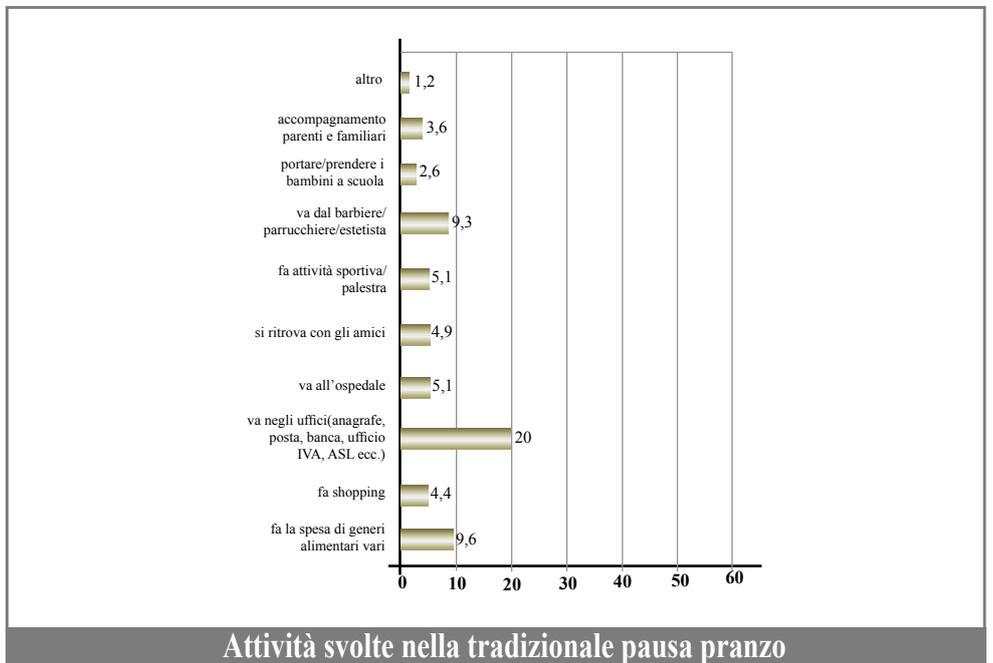
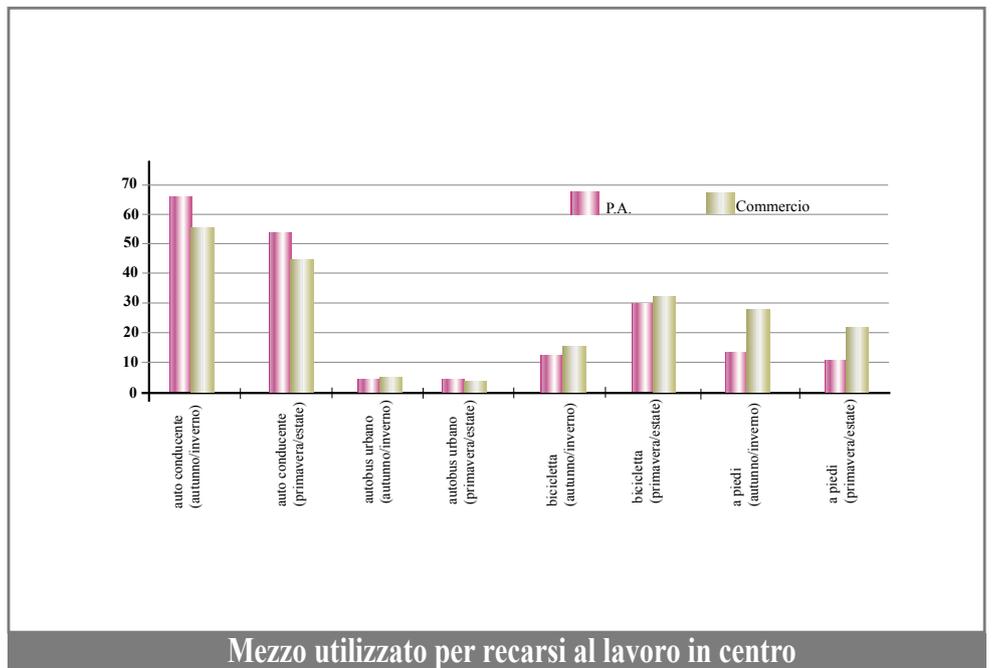
Al fine di realizzare una migliore rispondenza dell'attività produttiva dell'Ente alla domanda di servizi da parte dell'utenza, le parti hanno concordato di introdurre a partire dall'anno 2007, un'articolazione multiperiodale dell'orario di lavoro contrattuale, riferita a categorie di personale dipendente 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 alcune modalità:

- *Articolazione multiperiodale*
39 settimane a 37 ore e 13 settimane a 33 ore (11 giugno/9 settembre 2007)
- *Articolazione settimanale. Periodo invernale*
 lunedì/giovedì: ore ordinarie 7,30;
 semiturni: ore 4 (8.30/12.30) e ore 3,30 (13.00/16.30)
 venerdì: ore ordinarie 7; semiturni: ore 4 (8.30/12.30) e ore 3 (13.00/16.00)
 ingresso: tra le ore 7.45 e le 8.30
 intervallo: non inferiore a 30 minuti tra le 12.30 e le 14.30
 ingresso: dalle 13.00 alle 14.30
 uscita: non prima delle 15.45 (lunedì/giovedì) e delle 15.15 (venerdì)
 fasce obbligatorie di compresenza:
 8.30/12.30-14.30/15.45 (lunedì/giovedì)
 8.30/12.30 - 14.30/15.15 (venerdì)
 apertura al pubblico: lunedì/venerdì 8.30/13.30 tranne il mercoledì 8.30/16.30
- *Articolazione settimanale. Periodo estivo*
 lunedì/venerdì: 6 ore tranne il mercoledì da 9 ore; semiturni da ore 5 e ore 4 il mercoledì
 ingresso: tra le ore 7.30 e le ore 8.30
 intervallo (solo il mercoledì): non meno



*Comportamenti di lavoratori
delle P.A. e del commercio
in centro storico
Indagine, Ufficio tempi,
Comune di Cremona, anno 2006*



di 30 minuti dalle 13.00 alle 14.30 con
turnazione
ingresso (solo il mercoledì): dalle 13.30
alle 14.30
uscita: lunedì/venerdì dalle ore 13.30
tranne il mercoledì dalle ore 17.00
fasce obbligatorie di compresenza e
di apertura al pubblico: lunedì/giovedì
8.30/13.30 tranne il mercoledì 8.30/16.30.
I dipendenti, di norma, devono colmare i
debiti orari maturati settimanalmente in
modo tale da garantire 33 ore settimanali
medie mensili nel periodo estivo e 37 ore
settimanali medie mensili nel restante
periodo.

Contenitore “flessibilità”

Tiene conto dei crediti e debiti derivanti
dal lavoro prestato fino a 59 minuti oltre
o in difetto rispetto all’orario giornaliero
ordinario. Sarà quindi possibile cumulare
un massimo di 4,55 ore a settimana.
Il limite massimo complessivamente
cumulabile non può superare le 50 ore. Il
contenitore può essere utilizzato per fruire
di riposi compensativi non inferiori al
semiturno. Qualora sia fruito a semiturno
sarà tenuto conto, così come per le
ferie, dell’eventuale lavoro straordinario
maturato nel semiturno lavorato (massimo
1 ora).

Contenitore “straordinario”

Tiene conto dei crediti e dei debiti
derivanti dal lavoro prestato dal 60°
minuto oltre o in difetto rispetto all’orario
giornaliero ordinario. Il contenitore,
in caso di assolvimento delle fasce
obbligatorie (periodo invernale), sarà
utilizzato per colmare le porzioni di
giornata (minimo 60 minuti) non lavorate
rispetto all’orario ordinario; diversamente,
potrà essere utilizzato, previa richiesta,
a completamento del debito orario
giornaliero.

Note conclusive

Risulta quindi possibile tracciare un primo

bilancio di tale innovativa esperienza,
introdotta al fine di calibrare l’apporto
lavorativo e, quindi, le esigenze produttive,
in base ai diversi periodi temporali di
riferimento, nel duplice intento di lasciare
inalterati i livelli di qualità dei servizi
offerti e, al contempo, assicurare un miglior
rapporto tra tempi di vita e tempi di lavoro
dei dipendenti.

I risultati della sperimentazione
appaiono, anche sulla scorta dei riscontri
pervenuti, decisamente soddisfacenti.

Ciò anche in ragione del fatto che a
partire dal corrente anno è stata definita,
con apposito accordo sindacale, la messa
a regime della nuova articolazione oraria
sin dal 1 gennaio 2007, allo scopo di
evitare i piccoli inconvenienti che la
scorsa annualità, stante l’attivazione in
corso d’anno, avevano inevitabilmente
caratterizzato il recupero del minor apporto
lavorativo estivo.

Si può quindi fondatamente affermare la
riconciliabilità di tale esperienza nel novero
delle azioni finalizzate al miglioramento del
benessere organizzativo, che, come noto,
costituisce uno degli obiettivi strategici che
l’amministrazione si è posta.

Gli orari di apertura, aspetto fondamentale della qualità dei servizi al cittadino

Il tema degli orari riveste un ruolo importante nel determinare la qualità dei servizi pubblici, e questa correlazione è uno degli aspetti da cui le politiche temporali a Cremona hanno preso avvio.

Il rispetto degli orari di apertura è anche uno dei fattori indagati dal monitoraggio che la Prefettura di Cremona ha promosso a livello provinciale all'interno degli enti pubblici a partire dal giugno 2007 su indicazione del Ministero dell'Interno, per conoscere il grado di soddisfazione da parte dei cittadini rispetto ai servizi resi sul territorio dalle pubbliche amministrazioni. A tale scopo la Prefettura ha convocato la Conferenza Permanente, nella quale si riuniscono titolari e rappresentanti degli enti e uffici pubblici, per avviare il coordinamento e il confronto tra le amministrazioni dello Stato e tra queste ultime e gli Enti locali.

La Prefettura ha predisposto un questionario, che il Comune di Cremona ha somministrato agli utenti di alcuni suoi uffici individuati dalla conferenza dirigenti: l'ufficio Gestione entrate; l'Ufficio

relazioni con il pubblico; l'Ufficio Stato civile; l'Ufficio Anagrafe; lo Sportello Unico; il POIS (Porta Informativa dei Servizi Sociali); l'Informagiovani.

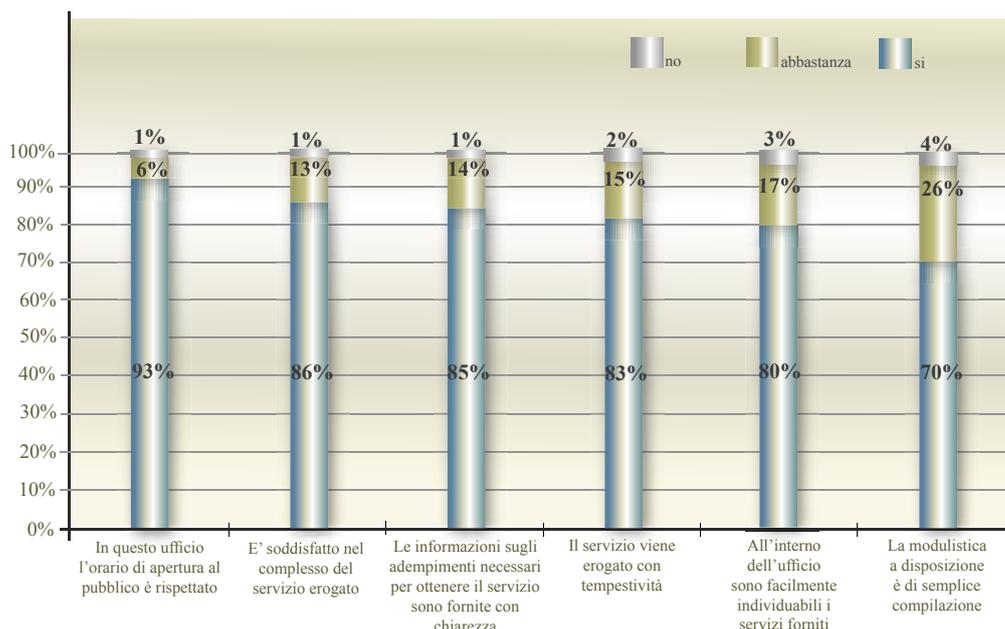
L'Ufficio tempi, in collaborazione con gli enti della Conferenza Permanente nell'ambito del progetto BiC, ha coordinato le varie fasi dell'indagine all'interno del Comune.

Si esaminano qui i soli risultati interni al Comune, in quanto i dati relativi agli altri enti non sono ancora disponibili.

La rilevazione si è svolta tra luglio e agosto 2007; hanno compilato il questionario 1188 utenti degli uffici selezionati, 592 donne e 596 uomini, su un totale di 7000 questionari liberamente distribuiti.

Il primo aspetto indagato è la soddisfazione complessiva per i servizi utilizzati dai cittadini, che raggiunge percentuali elevate: 86% di utenti soddisfatti, 13% di abbastanza soddisfatti e un restante 1% di non soddisfatti.

Si sono poi esaminati i servizi erogati, considerando tutti gli uffici coinvolti, per



Soddisfazione per alcuni aspetti inerenti i servizi offerti

valutare quali sono gli aspetti di eccellenza e quali invece hanno ancora margini di miglioramento, chiedendo agli intervistati di esprimere la loro soddisfazione su: individuabilità dei servizi forniti all'interno dell'ufficio; rispetto dell'orario di apertura al pubblico; passaggio di informazioni chiare per ottenere il servizio; semplicità di compilazione della modulistica a disposizione; tempestività nell'erogazione del servizio.

La valutazione delle componenti della qualità dei servizi offerti dal Comune alla cittadinanza è nel complesso positiva, a conferma del percorso intrapreso dal Comune negli ultimi anni verso il miglioramento dei rapporti con il cittadino-utente.

La voce valutata più positivamente è l'orario di apertura al pubblico degli uffici: viene rispettato pienamente secondo il 93% degli utenti e abbastanza secondo il 6%. Segue la chiarezza delle informazioni fornite sugli adempimenti necessari per ottenere il servizio: l'85% degli intervistati è pienamente soddisfatto, l'1% non è soddisfatto e il 14% lo è abbastanza.

Al terzo posto si colloca la tempestività nell'erogazione del servizio, che è positiva per l'83% degli utenti, negativa per il 2% e abbastanza soddisfacente per il 15%.

Quarta per livello di soddisfazione degli utenti è la facilità nell'individuazione dei servizi all'interno degli uffici: dicono di sì l'80% degli intervistati, no il 3% e abbastanza il 17%.

All'ultimo posto, ma sempre con una percentuale di soddisfazione molto elevata, troviamo il tema della modulistica: alla domanda se la modulistica sia di semplice compilazione il 70% risponde di sì, il 4% no e il 26% abbastanza. Diminuisce sensibilmente la percentuale dei soddisfatti, rispetto alle altre voci, tuttavia ad aumentare significativamente non è la quota dei no, ma quella di chi dice abbastanza, ad indicare anche minore decisione sull'argomento.

Nelle valutazioni espresse dagli utenti

dei singoli uffici coinvolti si rilevano alcune differenze, non imputabili esclusivamente ad una maggiore o minore efficienza degli uffici, ma riconducibili alle diverse caratteristiche degli sportelli: l'organizzazione e gestione interna, il tipo di servizio erogato, il tipo di utenza. Hanno ottenuto percentuali più elevate di soddisfazione quegli uffici che erogano servizi di tipo informativo e di orientamento, mentre si sono registrati giudizi meno positivi per gli uffici che svolgono servizi più complessi e carichi di adempimenti burocratici.

Il rispetto degli orari di apertura non costituisce un problema per nessuno degli uffici considerati. L'Informagiovani ottiene le percentuali più elevate di risposte positive dagli utenti: 99% di sì. Seguono l'Anagrafe e l'ufficio Gestione entrate con una percentuale di soddisfatti del 94%; al terzo posto si colloca lo Sportello Unico (92% di sì), l'URP vede il 91% di utenti soddisfatti di questo aspetto e il POIS e lo sportello di Stato Civile sono gli uffici che presentano una percentuale minore di utenti soddisfatti (90% sì, 1% no, 9% abbastanza). Nel complesso sono comunque tutte percentuali molto elevate.

Le proposte per migliorare il servizio fornite dagli intervistati hanno messo in evidenza alcuni temi rilevanti, ai quali l'Amministrazione si è sempre dimostrata particolarmente attenta: la migliore organizzazione del servizio e degli spazi fisici, soprattutto in relazione a una maggiore garanzia della privacy per l'utente; un maggiore utilizzo di internet per la diffusione di informazioni e una maggiore semplificazione della modulistica; sono state numerose le osservazioni sugli orari dei servizi, soprattutto in relazione alla necessità di ampliare gli orari di apertura degli sportelli in fasce orarie atipiche, per consentire l'accesso ai lavoratori/lavoratrici.

Il Comune di Cremona, con altri enti pubblici cittadini, si è impegnato a partire dalla fine degli anni Novanta, per rendere

più efficienti le fasce orarie di apertura degli sportelli al pubblico, istituendo la *Giornata del cittadino*, con gli uffici aperti con orario continuato dalle 8.30 alle 16.30, proprio per facilitare l'accesso ai cittadini. Probabilmente, in linea con una crescente differenziazione e flessibilizzazione degli orari di lavoro, l'utenza avverte la necessità di avere a disposizione diversi momenti della giornata per svolgere pratiche negli uffici pubblici, in particolare il mattino presto e il tardo pomeriggio intorno alle

18.30.

È da sottolineare che sono stati principalmente uomini ad avanzare osservazioni sugli orari di apertura, quasi a significare che il tema dell'organizzazione delle proprie attività nel corso della giornata non è una priorità esclusivamente femminile, ma interessa in generale chi svolge un'attività lavorativa e deve ottimizzare il tempo a disposizione per le altre attività connesse alla vita in città.

Cremona città amata¹

Il cuore di Cremona è la piazza, centro culturale, politico, religioso ed economico. È una città di circa 71.000 abitanti, accogliente, sicura, con un benessere diffuso; stravagante connubio di antica città della musica, conosciuta nel mondo per la sua tradizione liutaria e agricola.

In estate la città, come altre, si trasforma radicalmente. La sua collocazione, in pianura, lontana da colline, da mari e da laghi, le attribuisce un clima umido che in media si aggira sui 35 gradi. Il fiume Po è l'unico rifugio quotidiano per tanti cremonesi. Il tempo dilatato dell'estate offre più possibilità di aggregazione nei parchi molto frequentati mentre le scuole sono chiuse.

Abbiamo diverse società canottieri collocate sul Po. Tra canoe, venete, piscine, bocce, calcetto, le società sono un rifugio per tanti cremonesi, giovani e meno giovani nei lunghi pomeriggi estivi.

I tempi che scandiscono i ritmi sono innanzi tutto gli orari di lavoro. Nel Comune di Cremona, Ufficio tempi, Ufficio personale e le organizzazioni sindacali, insieme sono riusciti a rendere flessibile l'orario di lavoro riducendo l'orario estivo a 33 ore alla settimana anziché le 36 ore previste da contratto, spalmando le 3 ore in meno nel periodo autunno/inverno quando anche l'attività politico-amministrativa ha bisogno di maggior presenza di personale. Questa è stata una richiesta delle donne lavoratrici, che chiedevano attenzione sul tema della conciliazione evidenziando, tra l'altro, che d'estate le scuole sono chiuse, gli asili sono chiusi, alcuni servizi sono comunque rallentati e che senza una rete di sostegno parentale era complicato trovare un equilibrio.

Anche gli orari del commercio cambiano perché d'estate alcune attività commerciali sono più dilatate e altri negozi invece rimangono chiusi. L'Assessorato al Commercio del Comune realizza ogni anno una guida all'apertura estiva delle attività commerciali come strumento per garantire orari certi e sicuri ed offrire una migliore

¹ Il presente testo è stato realizzato per accompagnare il video del Comune di Cremona, *Cremona città amata*, 2007, realizzato dall'Ufficio tempi con la regia di Giovanna Palazzoli

fruibilità dei servizi.

D'estate poi in città i pomeriggi sono quasi deserti, c'è qualche turista coraggioso.

Negli ultimi anni, grazie a mostre importanti e a diverse iniziative di animazione, i turisti sono sempre più numerosi (121.942 le presenze nel 2006), attratti anche dalla storia liutaria e musicale della città.

Il tempo d'estate al pomeriggio sembra sospeso e la città si anima solo nelle zone verdi e lungo il fiume per lasciare deserte le strade urbane e la tangenziale.

Più tardi, verso le 19.00, il centro cittadino si rianima. Le sere, attraverso il progetto dei *Giovedì d'estate*, partito nel 1998 dall'Ufficio tempi e oggi gestito dal settore Commercio, vede la città animata con aperture dei negozi fino alle 23.00, con spettacoli teatrali e musica dal vivo nelle diverse strade e piazze, con mercati tradizionali ma anche etnici, richiamando curiosi da tante città e trasformando in modo intelligente i ritmi urbani.

Cremona è caratterizzata da alcuni importanti eventi che ritmano e scandiscono l'intera organizzazione urbana.

Il *salone di Mondomusica*, salone degli strumenti d'artigianato musicali, esprime la nostra tradizione legata alla liuteria con le sue 140 botteghe di anno in anno sempre più numerose, testimonianza dell'antica cultura musicale della città. Il salone si svolge in ottobre e richiama un pubblico di nicchia: sono circa 3000 i visitatori che attraversano Cremona attratti da questo evento.

Altro evento, legato al mondo dell'agricoltura e della zootecnia, patrimonio del nostro territorio, è la *Fiera del bovino* ad ottobre.

In pochissimi giorni arrivano 48.000 visitatori, che oltre ad animare la zona periferica dove si svolge l'evento, si riversano poi nel centro cittadino, ritmandolo con tempi assolutamente diversi rispetto alla quotidianità.

La *festa del torrone*, a novembre, colora

Eventi a Cremona. Popolazione residente e visitatori temporanei



e sconvolge il cuore della città di varie attrattive con spettacoli e bancarelle di prodotti tipici. È un evento che richiama 30.000 visitatori in soli due giorni. Si può quindi intuire quale trasversalità abbia questa iniziativa, quanti settori e servizi si muovono contemporaneamente per quel giorno. Partecipano all'evento anche gli spazi culturali della città che, per l'occasione, rimangono aperti ad orario continuato. Sono 4 i musei importanti: la pinacoteca, il museo della civiltà contadina, il museo stradivariano e il museo di storia naturale.

Tutti questi eventi si concentrano tra ottobre e novembre, due mesi intensissimi.

Con l'arrivo dell'autunno, la riapertura delle scuole con circa 15.000 studenti, l'intensificarsi del lavoro, gli orari che ritmano la città cambiano. La stazione di Cremona alle 7.15 del mattino è affollata di ragazzi che arrivano in città dai diversi paesi della provincia. Contemporaneamente arrivano auto che accompagnano ai treni i lavoratori pendolari, i genitori che portano i bambini a scuola, bus cittadini, bus che vengono dalla provincia, ciclisti e motorini. Tutti si muovono nella fascia oraria che va dalle 7.15 alle 8.00/8.15. Fascia che riguarda sia i lavoratori dei servizi pubblici, sia i lavoratori del commercio.

Alle 8.00 del mattino la città è caotica, occupata da diversi elementi: le persone e i mezzi di trasporto diversi che invadono, a volte in modo disordinato, gli spazi urbani. Pur essendo una città piccola e impiegando poco tempo per attraversarla, la maggioranza dei lavoratori, oltre il 50%, usa comunque l'auto per muoversi, anche se occorrono meno di 5 minuti per spostarsi da casa al lavoro. Questo per sottolineare come le abitudini delle persone incidono e decidono i ritmi urbani, li complicano e rendono alcuni spazi cittadini ingovernabili.

Di conseguenza, seguendo le abitudini dei genitori, anche i bambini vanno a scuola in auto. È poco utilizzato il mezzo di trasporto pubblico. Sono scelte di mobilità

motivate dall'insicurezza degli accessi scolastici, ma anche dai tempi obbligati dei padri e delle mamme che lavorano.

Il tema della conciliazione deve quindi diventare una questione pubblica, di interesse diffuso, un tema di governo del territorio, non più relegata ad una gestione privata del tempo, come per molti aspetti è ancora oggi.

La città, durante la giornata, riprende i suoi ritmi normali. Nella pausa pranzo diversi lavoratori utilizzano alcuni servizi pubblici aperti grazie ad un progetto, che è conosciuto come il *Mercoledì del Cittadino*. Siamo riusciti a garantire orari certi ai cittadini aprendo 100 sportelli contemporaneamente ad orario continuato, liberando e risparmiando tempo. Il logo del progetto è "il Mercoledì è uguale per tutti", una iniziativa importante, che ha riscosso davvero molto successo da parte dei lavoratori, ma anche da parte degli utenti/clienti. "Mi mangio la coda" è stato lo slogan utilizzato. In quella fascia oraria si può andare a fare la spesa, si possono fare pratiche, come rifare la patente, e finire documenti nello stesso giorno (quasi un miracolo!).

Nel pomeriggio Cremona rispetta i ritmi di altre città, le persone sono ancora

Cremona, via Palestro, gli studenti escono dalle scuole superiori



al lavoro e qualche turista si ferma ad ammirare il Duomo.

È una città a dimensione umana, tranquilla, facile da attraversare e bella per viverci.

Alla fine del lavoro si riprendono le attività quotidiane. Gli orari di fine lavoro si concentrano dalle 17.30 alle 18.30 e le abitudini dei nostri cittadini, tra mille e diversi impegni, sono: andare a fare la spesa, incontrare gli amici, andare in palestra, fare piccole attività, le più diverse, e utilizzare il tempo per attività culturali e teatrali.

Il teatro Ponchielli, splendido esempio di teatro lirico, propone diverse stagioni, legate alla prosa, alla danza, alla concertistica, al jazz, all'opera lirica e diventa contenitore di diverse altre iniziative culturali. La struttura propone iniziative tutto l'anno, mattino, pomeriggio e sera, con un suo ritmo ben preciso.

La sera, la città, il centro in particolare, viene occupato dai giovani che la fanno da padroni e affollano gli spazi che sentono in qualche modo come propri, siano essi bar, piazze, panchine, comunque luoghi di incontro, per stare insieme: sono tantissimi giovani in piccoli spazi nel cuore della città. Cremona è riuscita in questi ultimi anni a rianimare il centro cittadino e ad offrire ai giovani occasioni di socialità. Questa scelta ha aperto conflitti fra chi

vive la notte e chi la abita, fra i più giovani e i residenti di queste zone della città, un conflitto che abbiamo cercato di mediare, di affrontare e in parte di risolvere attraverso il confronto tra diversi settori del Comune e fra i diversi soggetti coinvolti: i giovani, i commercianti, i residenti. Si è così riusciti a dare soluzione ad un problema che sembrava irrisolvibile.

Altri tempi, altri orari, altri ritmi che riguardano Cremona sono le giornate di mercoledì e di sabato. Il mercato ambulante che ritma la città fin dalle prime ore del mattino, un mercato amato, molto atteso, desiderato, vissuto. Un mercato dei fiori, di abbigliamento, di casalinghi, di generi alimentari che odorano e colorano l'intera area e le strade limitrofe.

L'ospedale di Cremona è un punto di riferimento importante della città e del territorio, aperto tutto l'anno, 24 ore su 24.

Le domeniche sono l'occasione per rallentare i ritmi della città e favorire occasioni di incontro, come può essere l'adesione ad un'iniziativa promossa dal Comune sul tema dell'educazione stradale rivolta ai bambini delle scuole elementari, coinvolgendo oltre a tantissimi bambini, tanti genitori e numerosi insegnanti.

La domenica è l'occasione per il Comune di promuovere "giornate ecologiche", chiamando a collaborare tutti i decisori cittadini al fine di responsabilizzare ad

Cremona, sullo sfondo il Torrazzo



Cremona, Piazza Stradivari



ogni livello sui temi della qualità della vita e della qualità dell'aria. Iniziative che raccolgono molte adesioni. A cinque minuti dal centro, Cremona offre aree verdi, piste ciclabili, spazi sicuri dove trascorrere momenti sereni all'aria aperta, lontano da traffico e da polveri sottili.

Uno spot televisivo recentemente realizzato a Cremona da alcuni enti rappresenta il grigio dello smog, l'aria inquinata, auto in coda in piccoli spazi, e un papà che accompagna la figlia a scuola in auto. Una bicicletta li supera, li invita a seguire i colori della salute, andando a scuola a piedi o in bici risparmiando tempo e senza inquinare.

Cambiare le proprie abitudini, con azioni semplici, oltre a farci vivere meglio, può contribuire a garantire davvero un futuro migliore per tutti.



*In alto, i pioppeti lungo il fiume Po
In basso, la regata dell'Assunta, 15 agosto 2006*

Che cosa e come ritmano le città

Il presente testo è il contributo introduttivo all'incontro internazionale tra città *Cambiare il tempo per il benessere dei cittadini* (Cremona, 12-13 gennaio 2007). I "ritmi delle città" sono stati presentati per immagini e racconti dagli amministratori di Barcellona (Spagna), Bergamo, Como, Cremona, Lione (Francia), Milano, Napoli, Rozzano (Milano) e Verona.

Provo qui a indicare il perché di questa curiosità e quali sono gli interessi al riguardo per chi opera nel campo delle politiche dei tempi urbani e di altri che si occupano di governo della città e del territorio.

Ville à la carte

"Che una città debba essere bella, vivibile, capace di stupire e divertire, *fruibile nella quotidianità e negli spazi di prossimità* ma nello stesso tempo collocata *al centro del mondo* è considerato normale e, soprattutto, necessario da un numero sempre maggiore di persone" (Amendola 2004: VIII). E questa città deve essere – come piace dire ad alcuni studiosi francesi – una *ville à la carte*, una "città alla carta"¹, dove vi è un'eccedenza di scelta, dove ciascuno è l'artefice della propria prossimità, dove ciascuno assembla liberamente in base ai propri desideri e bisogni, dove sceglie luoghi, servizi e tempi per la propria vita, per il proprio lavoro e per il tempo per sé e con gli altri. Una città accessibile, fruibile, accogliente e del benessere. Le politiche temporali urbane e i piani degli orari delle città possono aiutare a lavorare verso questa aspirazione.

Agire e guardare con gli occhiali del tempo

Le politiche dei tempi urbani lavorano a questa aspirazione per la città odierna insegnando a *guardare con gli occhiali del tempo e degli orari la città* che abitiamo, attraversiamo e frequentiamo.

Guardare le città da uno sguardo zenitale, dall'alto, dalla torre, o attraverso

le cartografie e i voli satellitari è ciò che alcune discipline e alcune pratiche hanno fatto e continuano a fare. Ciò che restituiscono queste mappe del territorio e delle città sembra non essere sufficiente per cogliere i caratteri dell'attuale abitare urbano, per registrare i ritmi dei luoghi, i movimenti, i flussi, le sequenze percettive e descrivere il ciclo di vita spazio-temporale delle molteplici popolazioni che abitano il territorio metropolitano misurando l'estensione dei comportamenti sociali urbani e confrontandola con quella dei fatti fisici (Boeri 1997: 12).

Analogamente le statistiche tradizionali, che hanno mostrato dieci anni addietro un declino delle grandi città, erano in contrasto con la percezione degli abitanti che giorno dopo giorno vedono le città riempirsi e congestionarsi anziché svuotarsi (Martinotti 1993: 15).

Attraverso un'azione *progettuale condivisa*, un *praticare riflessivo e pubblico* (e non con ricerche a tavolino) le politiche temporali hanno dato consistenza all'idea che nella società della conoscenza si possano interpretare in termini temporali numerosi cambiamenti delle città e della vita quotidiana delle persone (Amin e Thrift 2001: 37; Bonfiglioli 2004: 61). Quando al centro delle politiche pubbliche e del governo del territorio sono state messe sia la città e i suoi orari, sia le persone e i loro tempi quotidiani di vita e di lavoro, la pratica progettuale si è spinta ad agire sullo "spazio vissuto" e non solo sullo "spazio percepito" o sullo "spazio concepito e rappresentato" (Soja 1996; Semioforidis 2002). E il tempo è diventato uno strumento della comprensione dello spazio vissuto e viceversa.

Oltre ad aver insegnato a guardare con gli occhiali del tempo i paesaggi urbani, se si ipotizza che gli attori sociali delle politiche temporali urbane abbiano *realmente agito (tramite tempi e orari) sullo spazio vissuto da uomini e donne, quali paesaggi urbani produce* (co-determina) questo lavoro difficile, paziente e spesso marginalizzato?

¹ Titolo dell'introduzione di Amendola (2004) e del saggio di chiusura di Gwiazdzinski (2002)

Lasciando ad altre occasioni di mostrare il “come si fa” (Bonfiglioli & Mareggi 2004; Mareggi 2006), ora si vuole *mettere a fuoco uno degli ultimi fotogrammi di una politica pubblica condivisa, cioè si pone la domanda se si sia riusciti ad incidere sulla città e sulla sua vivibilità, anche in termini di paesaggio dell’abitare il presente*. È la sfida che si sono assunte le amministrazioni locali europee che prendono parte all’incontro internazionale tra città a Cremona. Ed è l’avvio di una discussione che solo tra qualche tempo – e dopo osservazioni e ricerche mirate – potrà trovare risposte.

Nominare la città ... che ci sfugge

Per ragionare se e quali paesaggi urbani le politiche dei tempi della città hanno co-determinato o potrebbero governare, ritengo sia utile mettere sul tappeto della discussione alcuni materiali sulla città.

Se da un lato è facile parlare di città perché tutti ne abbiamo un’idea, dall’altro lato è opportuno soffermarci su che cosa è la città oggi, come sono fatti questi insediamenti.

I processi attuali di urbanizzazione che ci coinvolgono portavano ad esempio Françoise Choay (1992: 11) a ritenere la città un oggetto anacronistico, appartenente al passato, tanto che l’autrice parla di *fine dell’urbano* e di uno *spazio della connessione*, uno spazio-fuori scala, decontestualizzato, normalizzato dalle reti, dove prossimità e spazio di contatto tra persone e cose, competenza primaria umana di abitare ed edificare, vengono confinate in ambiti marginali, se non annullate. Mentre, sul versante opposto, Peter Hall (2003) ci ricorda che *la morte della città è stata troppo prematuramente annunciata* e si riferisce alla città compatta e ad alta densità edificatoria e relazionale. Questa centralità della città non è mai stata abbandonata e, secondo alcuni urbanisti (Morbelli 1997; Bonfiglioli 2006), costituisce la *caratteristica peculiare della civiltà europea*, nonostante i vasti fenomeni

della dispersione insediativa avvenuti. Alla città e al suo gigantismo insediativo è stata dedicata anche la X Mostra internazionale di architettura presso la Biennale di Venezia 2006. Diversamente ancora, secondo Stefano Boeri siamo al punto in cui il carattere di *urbanità*, il codice genetico della città, “sembra essere una qualità potenziale di *tutti* i luoghi abitati e non più una dimensione condizionata dalla reciproca prossimità dei manufatti entro un’area geografica” (Boeri 1997: 9), la storica città compatta.

Dalla geografia all’urbanistica, dall’architettura alla filosofia, dalla sociologia all’economia ci si è impegnati a dare nomi diversi all’attuale condizione dei territori urbanizzati. Eccone un catalogo possibile:

- Arcipelago urbano
- Campagna urbanizzata
- Città del presente (*S. Bonfiglioli*)
- Città diffusa (*F. Indovina*)
- Città emergente (*G. Dubois-Taine, Y. Chalas*)
- Città globale (*S. Sassen*)
- Città infinita (*A. Bonomi, A. Abruzzese*)
- Città multimediale (*S. Bonfiglioli*)
- Città policentrica
- Conurbazione (*P. Geddes*)
- Dispersione insediativa
- Edge city (*J. Garreau*)
- Generic city (*R. Koolhaas*)
- In-between city (*T. Sieverts*)
- Ipercittà (*A. Corboz*)
- Metapoli (*F. Ascher*)
- Megalopoli (*J. Gottmann*)
- Metropoli (*G. Martinotti*)
- Nebulosa urbana (*A. Corboz*)
- No-stop city (*A. Branzi, Archizoom*)
- Periferia
- Periurbano
- Post urbano (*F. Choay*)
- Reti di città (*G. Dematteis*)
- Sistemi metropolitani
- Sprawl
- Technopoles (*M. Castells, P. Hall*)
- Telepolis (*J. Echeverria*)
- Urbanizzazione estensiva (*A. Léveillé*)
- World city (*J. Friedmann, G. Wolff*)

Una “babele di nomi” di “territori in transizione” (Simeoforidis 2002: 155) che prova a dire di trasformazioni, avvenute e in corso, degli insediamenti umani che hanno rotto gli argini fisici tradizionali



della dimensione urbana. Le antiche cinte murarie sono da secoli oltrepassate. Le periferie a macchia d'olio e una molecolarizzazione dell'edificato hanno invaso campagne, colline e coste. Nuove logiche insediative centrifughe, tramite reti materiali e immateriali (dalle ferrovie alle strade e autostrade, sino alle fibre ottiche e alle telecomunicazioni) consentono "connessioni" e "agganciamenti" di qualunque impianto e abitazione in qualsivoglia contesto. La diffusione degli insediamenti e della popolazione occupa aree periurbane e territori della dispersione a bassa densità edificatoria. Città globali dell'economia mondiale, così come reti di città e sistemi urbani a geometria variabile diventano l'habitat di stili di vita estremamente mobili (sistematici, asistematici e zigzaganti) e di un uso sempre più allargato e frammentato temporalmente del territorio, che alcuni considerano uno spreco del suolo².

"Partitura urbana". Dalle armonie alle dissonanze

E' cessato il tempo in cui le campane di chiese e conventi segnavano il ritmo della vita in Europa, ed è finito anche il martellante sincronismo della città industriale fordista. È interessante conoscere le pulsazioni della città. O meglio, è interessante conoscere che cosa ritma questa nuova conurbazione metropolitana, arcipelago di insediamenti

densi e radi, storici o di nuova edificazione.

I *servizi sempre aperti*, ad esempio gli ospedali, i posti di polizia, le frontiere sono posti a presidio del territorio; mentre la rete delle telecomunicazioni consente una vicinanza in tempo reale alla città globalizzata. Sono una costante e sono sempre accessibili.

Una prima ritmica articolata è invece costituita dai *tempi della vita quotidiana delle persone* e in particolare dai *tempi obbligati*. Sono ancora i calendari di alcune attività come la scuola a segnare il tempo di una famiglia e delle città (che autonomia scolastica e cittadelle universitarie immediatamente riarticolano), così come gli orari di lavoro ormai ampiamente vari e non standard (su questi ritorneremo più avanti). Ma sono spesso obbligati anche gli orari dei trasporti e della mobilità, che, sempre più estesi e diversificati, sono vincolanti in città e territori, dove anche la distanza è misurata in tempo, sia a livello locale che a scala planetaria. E la rete della viabilità su gomma prettamente individuale (grazie all'automobile) rende ulteriormente pulviscolare sia i tempi d'uso sia i territori frequentati e attraversati.

I *nodi delle reti*, le stazioni, gli aeroporti, i porti, i parcheggi scambiatori, i caselli autostradali sono punti notevoli della città emergente, a scala locale attrattori di una mobilità proveniente da una rete multiscale e caratterizzata da calendari caratteristici, in alcuni casi a ciclo continuo,

² A riguardo si rimanda alla vasta letteratura bibliografica

in altri sistematici, più spesso a-sistematici e dettati da una molteplicità di fattori.

I luoghi del loisir e dello shopping di massa – multisale, discoteche, parchi tematici, centri commerciali, nella città consolidata o nei territori della dispersione ai nodi delle reti della viabilità automobilistica – sembrano marcare un ulteriore ritmo cadenzato nel tempo vuoto dal lavoro (per alcuni), sia nell'arco del giorno che della settimana, dal calar del sole e nei weekend; tempo vuoto dal lavoro che si amplia all'intera giornata per anziani e disoccupati.

L'economia della sera e della notte – che gli inglesi chiamano ENTEs, *Evening/NightTime Economy* (Tiesdell & Slater 2006) – apre una frontiera nuova di una città arcipelago luminoso e talvolta rumoroso che progressivamente colonizza il buio (Gwiazdzinski 2005) e si disloca ancora una volta sia nei centri storici, sia nelle aree della trasformazione, sia nella campagna urbanizzata. E a volte invade e congestiona tutta la città, come per le “notti bianche” o le notti dei musei o le aperture del commercio in centro.

Un ritmo rado, ma sempre più strutturante l'organizzazione urbana, è dato invece dagli *eventi*. Si tratta di *eventi ciclici e ricorrenti*: dai mercati ai cantieri stradali, dalle feste di via alle processioni, dalle stagioni teatrali e concertistiche alle fiere locali e internazionali. Il ritmo può variare ad esempio nella settimana (il mercato) o nelle stagioni (i villaggi turistici balneari o alpini). Diversamente, *i grandi eventi* hanno un carattere *sporadico ma organizzato* (dalle mostre concerti ai *rave party*, dai Mondiali di calcio agli Expo, dal G8 alle Olimpiadi, dalle Colombiadi al Giubileo, decisi spesso altrove). Questi ultimi peraltro nella letteratura accademica, sui mass media, sono visti sotto due stereotipi estremi e ambivalenti: da un lato sono considerati origine di disastri ambientali o finanziari, dall'altro costituiscono un'eccezionale opportunità di rilancio territoriale, economico, sociale

e di immagine di una città³. Al di là delle tipologie – grandi e piccoli che siano, dalle olimpiadi ai mercatini – gli eventi, come fatti urbani particolari, ci riguardano sia perché *destinazioni d'uso temporanee*, sia perché ormai «è un dato che gli impulsi ai progetti urbani di ultima generazione, laddove riescano a essere raccolti dalle amministrazioni locali, sono ormai associati quasi esclusivamente a queste situazioni» (Gasparrini, 2005: 13-14).

I grandi eventi (così come alcune emergenze gravi) sono cioè l'occasione per realizzare operazioni infrastrutturali ordinarie e straordinarie, ma anche per accelerare interventi e progetti da anni nei cassetti in attesa di venire realizzati. Un ritmo occasionale diventa così strutturazione dello spazio-tempo di un luogo o di vaste parti o strisce di un territorio. E mentre in passato erano funzioni e destinazioni d'uso a ciclo secolare a caratterizzare la città storica (Secchi 2005), oggi queste brevi occasioni sembrano incidere in modo rilevante sul destino delle aree urbane.

Ma vi sono anche sempre più *emergenze*. Dalle polveri sottili che superano i livelli di guardia stabiliti per legge e portano centri urbani densi a ridisegnare per un giorno la propria mobilità, sino ai cataclismi (terremoti, alluvioni e allagamenti) che sconvolgono intere regioni, dove è necessario in tempi brevi definire strategie organizzative e formule di abitazioni temporanee che possono durare pochi giorni o anni.

Inoltre vi sono *ritmi lunghi dei grandi cantieri* di riqualificazione di tessuti urbani e di edifici o di trasformazione delle aree dismesse (sovente i vecchi luoghi della produzione). Questi brani di città per anni o mesi sono un intralcio e un disagio alla vita quotidiana dei cittadini e, al contempo, sono un'area urbana sottratta agli abitanti durante il periodo dei lavori; diversamente da secoli fa, quando «il cantiere, la fabbrica, era ben integrato nel contesto urbano ed era l'occasione per

³ Triennale di Milano 1995; Cremaschi & Piccinato 1998; Bobbio & Guala 2002; Aa.Vv. 2002, 2005; Imbesi 2004

la trasmissione di saperi e arti» (Venanzi 1998: 107).

Insomma una *sovrabbondanza di ritmi*, una *mixité* di usi, una “*densità temporale*” urbana (Henkel 2006) che la nuova configurazione spaziale articola diversamente a seconda della densità edilizia, economica e sociale. Dalla lettura di questa difficile “partitura urbana” emergono quattro questioni:

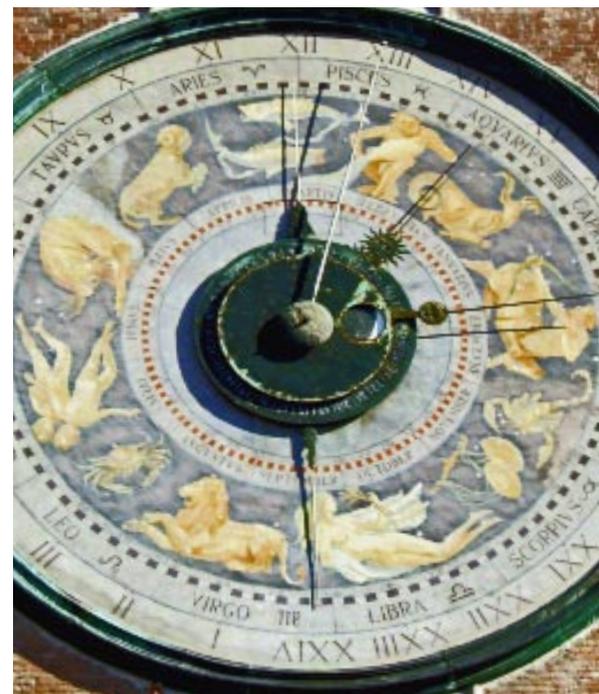
1. l'utilità di alcuni strumenti che vanno ad arricchire la strumentazione tecnica; strumenti sensibili insieme alle nuove dimensioni dell'urbano e ai loro ritmi. Le città che hanno lavorato sulle politiche dei tempi più di altre ne sanno dare conto, proponendo strumenti utili per l'operatività;
2. lo sguardo sul paesaggio urbano che si costruisce a partire dai ritmi urbani forse necessita *non solo di guardare* ma anche di *ascoltare la musicalità del paesaggio urbano*; e così si sentono non solo le armonie e le dissonanze, ma anche il “basso continuo” e i silenzi e l’“adagio” di possibili luoghi desolati;
3. questo atteggiamento propone *un modo di rilevazione dei bisogni diverso* dalla tradizionale analisi sociale. Esso prova a dare maggiore rilevanza agli impatti spaziotemporali, cioè al paesaggio urbano abitato, allo spazio vissuto, ponendo da subito, in fase di progetto, l'attenzione all'ultimo fotogramma di una politica pubblica condivisa, l'impatto dell'azione sulla città abitata del presente. Così anche i temi di intervento si diversificano;
4. ci ricorda che chi si occupa di tempi e orari non sempre tiene conto delle ricadute sulla città fisica e sullo spazio vissuto (vale per i progettisti di politiche temporali urbane, ma anche per le organizzazioni sindacali o datoriali). Allo stesso modo, segnala che chi pianifica e disegna l'assetto fisico dei luoghi o le politiche di sviluppo non tiene sempre in conto la ricca articolazione che gli orari e i tempi generano e la “musicalità della città” non è

considerata.

Città come agenti del cambiamento

Sono molti coloro che *contribuiscono a dare il ritmo* nell'arcipelago urbano tra città centrali, dispersione insediativa e campagna urbanizzata. Sono “produttori di orari” che con competenze e ruoli diversi modificano e governano i tempi sociali urbani, che organizzano lo spazio vissuto dalle tante popolazioni.

In prima istanza sono le autonomie locali, principalmente i Comuni, e gli erogatori di servizi pubblici che in Italia e in Europa hanno messo mano a formule di coordinamento e armonizzazione degli orari in città. In parte è stata la legislazione, certamente in Italia (L. 53/2000), a riconoscere ed esaltare questo ruolo protagonista. L'interazione collaborativa ha funzionato con molti attori sociali, portatori d'interesse e soggetti singoli. Tanto che alcuni “tempi obbligati”, cioè rigidi per la famiglia e la città, sono diventati oggetto di ripensamento e miglioramento. Ne sono



una dimostrazione le tante esperienze, ad esempio con il mondo della scuola, con le imprese del commercio e con le aziende di trasporto.

Diversa e ancora largamente aperta e problematica è invece l'interazione con altri produttori di orari obbligati al lavoro, siano esse imprese o parti sociali. Si tratta di un ambito d'azione che sembra con difficoltà trovare convergenze di interesse capace di un progetto a carattere urbano, quando viene messo in gioco l'*orario di lavoro*. E' un fronte d'azione che la proposta originaria delle donne italiane considerava alla base e integrato con i tempi di vita e i tempi della città, che invece le pratiche e le *lobbies* continuano a non affrontare.

Un ulteriore fronte scoperto riguarda l'interazione a scala locale con produttori di orari a scala globale, come la regolazione oraria e spazio temporale delle grandi reti infrastrutturali o gli eventi mondiali.

L'esperienza che sta alla base di questo incontro ci ricorda che sono le città, come autorità locali, a prendersi in carico una progettazione *consapevolmente* condivisa di alcuni tempi e orari del proprio territorio. E ciò avviene al di là di fondi disponibili da fonti esterne e al di là delle difficoltà incontrate. Perché fare queste fatiche? Perché comunque qualcuno – o il caso, o mille convergenze e *lobbies* – progetterà questi tempi e orari, la musica della città. La differenza è solo la consapevolezza della condivisione.

Bibliografia

Aa.Vv., *Bollettino della Società Geografia Italiana*, vol. VII, fasc. 4. Monografico su grandi eventi, 2002.

Aa.Vv., *La città europea del XXI secolo*, Skira, Ginevra-Milano, 2002.

Aa.Vv., *La città e gli eventi*, CT city issues, n. 1, 2005.

Amendola G., *La città postmoderna*, Laterza, Bari, 2004.

Amin A., Thrift N., *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna, 2005; ed. or. 2001.

Ascher F., *Métapolis ou L'avenir des villes*, Odile Jacob, Parigi, 1995.

Astengo G., Nucci C., a cura di, "It.Urb.'80: rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia", *Quaderno di Urbanistica Informazioni*, n. 8, 1990.

Bailly J.P., Heurgon E., *Nouveaux rythmes urbains: quels transports?*, L'Aube, Parigi, 2001

Bianchetti C., *Abitare la città contemporanea*, Skira, Milano, 2003.

Biennale di Venezia, *Città. Architettura e società, catalogo della X Mostra internazionale di architettura*, Marsilio, Venezia, 2006.

Bobbio L. e Guala C., a cura di, *Olimpiadi e grandi eventi. Verso Torino 2006*, Carocci, Roma, 2002.

Boeri S., Basilico G., *Sezioni del paesaggio italiano*, Art&, Udine, 1997.

Boeri S., Lanzani A., Marini E., *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Milano, Segesta AIM, 1993.

Bonfiglioli S., *L'architettura del tempo*, Liguori, Napoli, 1990.

Bonfiglioli S., a cura di, "La città del tempo e la cultura del progetto", *Urbanistica* n. 125, pp. 61-89, 2004.

Bonfiglioli S., "La Facoltà di architettura a Piacenza. Il tempo nel progetto di trasformazione della città", *Città in controluce* n. 13-14, Vicolo del pavone, Piacenza, pp. 138-159, 2006.

Bonfiglioli S., Mareggi M., a cura di, "Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città", *Urbanistica Quaderni*, n. 12, Inu Edizioni, Roma, 1997.

Bonfiglioli S., Mareggi M., a cura di, *Nuovi tempi della città per la qualità della vita*, Guerini, Milano, 2004.

Bonomi A., Abruzzese A., a cura di, *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milano, 2004.

Boulin J.Y., Mückenberger U., "Time in the City and Quality of Life in Europe", *Best — European Studies on Time*, n. 1, European

- Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, Dublin, 1999.
- Carlstein T., Parkes D., Thrift N., *Timing space and spacing time*, Arnold, Londra, 1978.
- Castells M., Hall P., *Technopoles of the World. The Making of the 21st Century Industrial Complexes*, Routledge, Londra, 1994.
- Chiesi A.M., *Sincronismi sociali*, Il Mulino, Bologna, 1989.
- Choay F., *L'orizzonte del post urbano*, Officina, Roma, 1992.
- Choay F., *Espacements. Figure di spazi urbani nel tempo*, Skira, Milano, 2003; ed. or. 1969.
- Ciorra P., Mastrigli G., a cura di, *La metropoli dopo*, Meltemi, Roma, 2002.
- Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., a cura di, *Le forme del territorio italiano. I. Temi e immagini del mutamento*, Laterza, Roma-Bari, 1996.
- Corboz A., "L'ipercittà", *Urbanistica*, n. 103, pp. 6-10, 1994.
- Crema M. e Piccinato G., "Città e grandi eventi", *Urbanistica Dossier*, n. 18, 1998.
- D'Alfonso E., "La scala dello spazio dei flussi", *Territorio* n. 29/30, p. 30-34, 2004.
- De Certeau M., *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma, 2001; ed. or. *L'invention du quotidien. L'Arts de faire*, Éditions Gallimard, Parigi, 1990.
- Desideri P., Ilardi M., a cura di, *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*, Costa & Nolan, Genova, 1997.
- Di Cara F., a cura di, *Una città per tutte le età*, Arti grafiche Giorni & Gambi, Prato, 2004.
- Dijst M., Karsten L., Breedveld K., "Modification des rythmes de vie dans les villes néerlandaises", *Territoire 2020*, n. 6, pp. 73-86, 2002.
- Dommergues P., Boulin J.Y., Godard F., a cura di, *Le nouvelle aire du temps. Réflexions et expériences de politiques temporelles en France*, de l'Aube, Parigi, 2002.
- Drewe P., "What about time in urban planning & design in the ICT age?", *CORP 2005 & Geomultimedia05*, 22-25 feb., www.corp.at., 2005
- Dubois-Taine G., Chalas Y., a cura di, *Ville emergente*, de l'Aube, Parigi, 1997.
- Echeverria J., *Telepolis*, Destino, Barcellona, 1994.
- Friedmann J., Wolff G., "World City Formation: an Agenda for Research and Action", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 6, n. 3, pp. 309-344, 1982.
- Garreau J., *Edge city. Life on a new frontier*, Anchor Books, New York, 1991.
- Gasparrini C., "Mestieri e misteri del progetto urbano", *Urbanistica*, n. 126, pp. 7-15, 2005.
- Gwiazdzinski L., (a cura di), *La ville 24 heures sur 24*, de l'Aube-Datar, Parigi, 2002.
- Gwiazdzinski L., *La nuit dernière frontière de la ville*, de l'Aube, Parigi, 2005.
- Hall P., "The end of the city? The report of my death was an exaggeration", *City*, vol. 7, n. 2, pp. 141-152, 2003.
- Henckel D., Pahl-Weber E., Herkommer B., a cura di, *Time Space Places*, Peter Lang GmbH, Francoforte, 2007.
- Imbesi P.N., a cura di, *Governare i grandi eventi*, Gangemi, Roma, 2004.
- Koolhaas R., B. Man, *S,M,L,XL*, The Monecelli Press, New York, 1994.
- Lanzani A., *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma, 2003.
- Maas W., MVRDV, *Five Minutes City. Architecture and [im]mobility*, Episode publishers, Rotterdam, 2003.
- Mareggi M., *Le politiche temporali urbane in Italia*, Alinea, Firenze, 2000.
- Mareggi M., "Indirizzi per una città accogliente", *Urbanistica informazioni*, n. 206, mar.-apr., pp. 32-34, 2006.
- Mareggi M., "Vita quotidiana e politiche temporali urbane", *Città in controluce*, n. 13-14, pp. 112-137, 2006.
- Martinotti G., *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna, 1993.
- Menichini S., "La "cronomappa": le politiche temporali per il recupero della città esistente", *Quaderni del DPTU*, n. 9, Roma, 1999.
- Morbelli G., *Città e piani d'Europa. La*

- formazione dell'urbanistica contemporanea, Dedalo, Bari, 1997.
- Nuvolati G., *Popolazioni in movimento e città in trasformazione*, Il Mulino, Bologna, 2002.
- Palermo P.C., "Interpretazione di forme", in Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., a cura di, *Le forme del territorio italiano*, I vol., Laterza, Roma-Bari, pp. 207-235, 1996.
- Paolucci G., a cura di, *La città macchina del tempo. Politiche del tempo urbano in Italia*, Angeli, Milano, 1998.
- Perriccioli M., a cura di, *La temporaneità oltre l'emergenza. Strategie insediative per l'abitare temporaneo*, Edizioni Kappa, Roma, 2005.
- Project Bureau Daily Routine, *Daily Routine Arrangements. Experiments in the Netherlands*, Ministry of Social Affairs and Employment, Dpt. for the Co-ordination of Emancipation Policy, L'Aia, 2002.
- Ray M.A., Sherman R., Zardini M., a cura di, "The Dense-city. Dopo la dispersione", *Lotus quaderni* n. 22, 1999.
- Sassen S., *Città globali*, Utet, Torino, 1997; ed.or. 1991.
- Secchi B., *La città del XX secolo*, Laterza, Bari, 2005.
- Secchi B., "Resoconto di una ricerca", *Urbanistica*, n. 103, pp. 25-30, 1994.
- Sieverts T., *Zwischenstadt*, Braunschweig, Wiesbaden, Birkhäuser, 1999.
- Simeoforidis Y., "Territori in transizione", in P. Ciorra, G. Mastrigli, a cura di, *La metropoli dopo*, Meltemi, Roma, p. 155 e sg., 2002.
- Soja E., *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, Basil Blackwell, Oxford, 1996.
- Spagnoli L., "I nuovi compiti dell'urbanistica", *Città in controluce* n. 13-14, Vicolo del pavone, Piacenza, pp. 11-37, 2006.
- Tiesdell S., Slater A.M., "Calling Time: Managing Activities in Space and Time in the Evening/Night-time Economy", *Planning Theory & Practice*, Vol. 7, n. 2, pp. 137-157, 2006.
- Triennale di Milano, *La città temporanea. Nuove configurazioni per il viaggio e per l'evento*, Electa, Milano, 1995.
- Venanzi M.C., "Cantiere evento", in Aa.Vv., *Riqualificazione urbana e cittadinanza attiva: un nuovo modello di intervento nella pubblica amministrazione*, Città di Torino, p. 107, 1998.
- Zajczyk F., *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Angeli, Milano, 2000.
- Zardini M., a cura di, *Paesaggi ibridi. Un viaggio nella città contemporanea*, Skira, Milano, 1996.
- Zerubavel E., *Ritmi nascosti*, Il Mulino, Bologna, 1985.

Autori

Luigi Baldani, *Vice sindaco, Funzioni sost. del Sindaco, Collaborazione con il Sindaco coordinamento attività dell'Ente, Rapporti con Consiglio Comunale, Politiche Commerciali e Pubblici Spettacoli, Turismo, rapporti con città gemellate; Sport e Impianti Sportivi; Sviluppo Economico e Patto Sviluppo Territoriale, Comune di Cremona*

Paolo Beati, *Direttore ARPA, Dipartimento provinciale di Cremona, Agenzia regionale per l'ambiente della Lombardia (ARPA), Cremona*

Enrico Bresciani, *Direttore Settore Mobilità Traffico e Trasporti, Comune di Cremona*

Barbara Caliendo, *Studio Caliendo - Fieschi Labirinti Intersensoriali, Cremona*

Enrico Cistriani, *Ufficio personale, Comune di Cremona*

Gian Carlo Corada, *Sindaco di Cremona, Comune di Cremona*

Francesca Delfanti, *Sociologa Ufficio tempi, Comune di Cremona*

Valerio Demaldè, *Responsabile Ufficio tempi, Comune di Cremona*

Paola Fieschi, *Studio Caliendo - Fieschi Labirinti Intersensoriali, Cremona*

Elisabetta Forni, *Sociologa urbana, Politecnico di Torino – Prima Facoltà di Architettura*

Monica Frigé, *Ufficio formazione, Comune di Cremona*

Carlo Gargiulo, *Ufficio marketing, Softeco Sismat - Information Technology, Genova*

Luigi Gatti, *Responsabile Aria, Dipartimento provinciale di Cremona, Agenzia regionale per l'ambiente della Lombardia (ARPA), Cremona*

Emilia Giordano, *Vice Prefetto Vicario, Prefettura di Cremona*

Salvatore Mannino, *Osservatorio epidemiologico, Azienda sanitaria locale (ASL), Cremona*

Marco Mareggi, *Consulente Ufficio tempi, esperto di politiche temporali urbane*

Giampaolo Nuvolati, *Sociologo, Università degli Studi Milano Bicocca, Milano*

Carolina Pacchi, *Avanzi Srl – idee, ricerche e progetti per la sostenibilità, Milano*

Fabrizio Pettinelli, *ATAF Spa - Firenze*

Anna Polacchini, *Amministratore Delegato, KM Spa - azienda di trasporto pubblico locale, Cremona*

Daniela Polenghi, *Assessore alle Politiche Educative, di Formazione degli Adulti, dei Diritti di Cittadinanza; Informagiovani; servizi Demografici e Statistici - Politiche di Promozione dei Valori della Pace e della Non-Violenza; rapporti con le Associazioni dei Consumatori, Comune di Cremona*

Caterina Ruggeri, *Assessore ai Rapporti con le Periferie; Sicurezza e Polizia Municipale; Tempi e orari della città; Pari Opportunità, Comune di Cremona*

Maurilio Segalini, *Dirigente Area organizzativa delle risorse umane e delle politiche educative e culturali. Direttore Settore Personale - Sviluppo Organizzativo – Comunicazione, Politiche Giovanili e Ufficio tempi, Comune di Cremona*

Sara Seravalle, *Avanzi Srl – idee, ricerche e progetti per la sostenibilità, Milano*

Floriano Soldi, *Giornalista, Quotidiano "La Provincia", Cremona*

Daniele Soregaroli, *Assessore all'Urbanistica ed Edilizia Privata; Sportello Unico delle Imprese e dell'Edilizia; Mobilità, Traffico e Viabilità; Servizio Informativo Territoriale; Arredo Urbano; Piano Strategico, Comune di Cremona*

Silvia Toninelli, *Settore Politiche Educative, Comune di Cremona*

Simone Vegni, *ATAF Spa - Firenze*

Marco Villa, *Osservatorio epidemiologico, Azienda sanitaria locale (ASL), Cremona*

Riccardo Zelioli, *Ufficio Mobilità e Traffico, Comune di Cremona*

Benessere in città: muoversi nei tempi di una città sostenibile (l.r. 28/2004). E' un progetto del Piano territoriale degli orari della città di Cremona. Riguarda il mondo della scuola, la mobilità in città e la flessibilità degli orari di lavoro e mira a facilitare e migliorare la qualità di vita individuale di donne, uomini e bambini che abitano a Cremona. L'iniziativa vuole anche contribuire a ridurre le emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti e ridurre il traffico automobilistico in città.

A partire da questi obiettivi e temi, due anni di lavoro hanno portato alla definizione, sperimentazione e monitoraggio di una gamma vasta di azioni spesso interconnesse, che i principali protagonisti di questa politica pubblica presentano in questo volume collettivo, così come è stata l'attività svolta insieme. Tra gli altri sono da segnalare la progettazione e attuazione di parte del nuovo trasporto pubblico a chiamata; una nuova flessibilità annuale degli orari di lavoro per chi opera in Comune; la formazione e i laboratori duraturi per la mobilità autonoma e sostenibile di bambini e adulti, rispettosa dell'ambiente e dei tempi di vita delle persone. E molte altre iniziative descritte in questo documento.

Il Piano territoriale degli orari della città di Cremona (L. 53/2000) prende avvio nel 1997. Dalla collaborazione trasversale tra politici, dirigenti, tecnici del Comune e con la consulenza, e con molti attori sociali in città, si sono costruiti un insieme di progetti a carattere integrato che riguardano l'organizzazione dei regimi orari dei servizi e delle attività collettive, le compresenze di popolazioni differenti negli spazi pubblici della città e gli assetti dei luoghi. Il Piano è pensato con lo scopo di migliorare la fruibilità dei servizi della città, la qualità del tempo dei cittadini e la qualità urbana.

Ufficio tempi – Comune di Cremona

Piazza del Comune, 8 – 26100 Cremona
Tel. 0039.0372.407266 – Fax 0039.0372.407024

tempi.citta@comune.cremona.it

http://www.comune.cremona.it/bd_ui-viewContent-id_info_form-105.phtml

