

Orari della scuola e tempi della città a Cremona¹

Marco Mareggi

Cremona, città della pianura Padana adagiata lungo le rive del fiume Po, ha circa 72.000 abitanti. Capoluogo di provincia è sede di tutti gli ordini di istituzioni scolastiche, anche universitarie. Con un passato di latifondi agrari, oggi vede la sua economia ruotare intorno alle industrie conserviere alimentari, al commercio e a mercati culturali e di nicchia, in particolare la liuteria.

La città è governata da una amministrazione di centro sinistra che nel 1998 ha avviato un Piano territoriale degli orari della città e ha costituito l'Ufficio tempi collocato presso il settore organizzazione. L'ufficio è costituito da un dirigente, un tecnico, un amministrativo, un esperto esterno e collabora su progetti con altri uffici dell'ente. Dal 1999 è stata assegnata una delega assessorile dedicata che unisce politiche temporale, gestione del personale, pari opportunità e rapporti con le periferie.

Dall'autunno 1998 l'Ufficio tempi (struttura tecnica) e il Comitato di pilotaggio del Piano territoriale degli orari (organismo trasversale ai settori del Comune composto da politici e dirigenti) in collaborazione con il Provveditorato agli studi lavorano al progetto pilota *Tempi della scuola*. L'obiettivo ultimo del progetto, definito nel corso del tempo dagli attori coinvolti, è di sperimentare azioni volte a una migliore armonizzazione degli orari e dei tempi delle scuole con le esigenze delle famiglie, degli studenti, del personale scolastico insieme ai ritmi dell'organizzazione urbana, all'uso degli spazi, alla mobilità, al trasporto e all'uso dei servizi cittadini.

Il progetto *Tempi della scuola* è disegnato come un'azione urbana del Piano territoriale degli orari. Il Piano interpreta le scuole, la loro organizzazione oraria/temporale e i loro edifici localizzati come un regime orario strutturante della vita familiare e insieme del tempo sociale di una città, come elementi dell'organizzazione di alcune aree urbane e come attrattori di differenti popolazioni provenienti da scale territoriali anche vaste.

Rispetto ad altre azioni del Piano il progetto *Tempi della scuola* ha avuto una lunga gestazione dettata da un doppio condizionamento: da un lato, la difficoltà da parte dell'amministrazione comunale di definire il proprio ruolo e di agire in un ambito di azione pubblica non di propria competenza, nonostante l'attribuzione delle funzioni di coordinamento degli orari dei servizi cittadini assegnati al sindaco tramite lo strumento del Piano territoriale degli orari (art. 36, l. 142/90 e Capo VII, l. 53/2000). Dall'altro lato, le profonde trasformazioni in atto da alcuni anni nel mondo scolastico in Italia che consentono dal 1997 ai dirigenti scolastici la facoltà di definire gli orari di apertura e di gestire a livello locale (e non più nazionale) i programmi didattici formativi, gli assetti organizzativi e i dimensionamenti anche territoriali delle istituzioni scolastiche.²

Le fasi

La costruzione del progetto è stata caratterizzata da un ritmo sincopato del processo decisionale cresciuto senza un disegno preordinato ma piuttosto attraverso l'adeguamento al mutare dei referenti politici, al cambiamento di ruolo della classe dirigente cittadina responsabile delle scuole che ha visto il passaggio di poteri dal livello centrale rappresentato dal provveditore agli studi ai diversi e numerosi dirigenti degli istituti scolastici cittadini, al crescere del numero dei partner coinvolti dal Comitato di pilotaggio e dall'Ufficio tempi.

Ad una *prima* fase, interna al comune, utile a costruire una rappresentazione condivisa del problema a livello politico attraverso la "messa in comune" di esperienze di altre città (marzo-giugno 1998), ha fatto seguito una *seconda* fase (giugno-dicembre 1998), strutturata con incontri bilaterali (6 giugno e 3 novembre 1998), in cui il Comitato di pilotaggio e l'Ufficio tempi hanno coinvolto attivamente il provveditore agli studi (che fino al 1999 ha conservato un ruolo di coordinamento territoriale degli istituti scolastici) e l'assessore alla partita. Durante queste prime fasi di progettazione delle strategie d'azione sono state assunte le seguenti decisioni:

¹ La presente analisi di caso studio da conto di una vasta documentazione d'archivio depositata presso l'Ufficio tempi di Cremona costituita da: documenti ufficiali, rapporti di ricerca, dossier dei tavoli di lavoro, pubblicazioni a carattere locale, rassegna stampa, corrispondenza tra gli attori coinvolti (in parte disponibili al sito: www.rccr.cremona.it/doc_comu/tempi). A questa si deve aggiungere una partecipazione diretta e coinvolta al processo e numerosi colloqui con molti partecipanti all'iniziativa. Pubblicazioni a stampa di riferimento: Comune di Cremona, (1999), *Piano dei tempi e degli orari della città di Cremona. La fase di sperimentazione*, Cremona (a cura di M. Mareggi); Mareggi, M., (2001), a cura di, *Orari della scuola Tempi della città*, Comune di Cremona; Mareggi, M., (2000), «Cremona. Attivare tavoli di lavoro multipartner per i progetti di politiche temporali urbane», in Mareggi, M., *Le politiche temporali urbane in Italia*, Alinea, Firenze, pp. 117-138.

² Comma 8 e 10, art. 21, l. 15 marzo 1997, n. 59.

- dar vita a un *tavolo partnerariale* per fare dialogare il mondo scolastico con altre istituzioni;
- organizzare un seminario di *scambio di "buone pratiche"* con altre città;
- condurre un'*indagine sulle trasformazioni degli orari di vita e lavoro e della domanda temporale da parte di genitori e studenti in relazione al mondo scolastico* a Cremona come strategia per sensibilizzare, attraverso un approccio euristico, il mondo scolastico verso i cambiamenti orari e temporali in atto e la individuazione di possibili aree di intervento. La finalità è di avviare un coinvolgimento attivo dei decisori in materia di orari scolastici (marzo 1999-dicembre 2000). Sono state coinvolte tutte le 65 scuole della città.

L'attuazione di tali decisioni costituisce la *terza fase* del progetto, dove la condivisione degli studi per il progetto (seminario, indagine sociale e analisi di calendario degli orari scolastici) e un nuovo assessore alle scuole (giunta comunale insediata nel 1999) particolarmente motivato sono occasione per la costruzione del *tavolo multipartner cittadino*. Contemporaneamente, l'Ufficio tempi e il Comitato di pilotaggio hanno avviato azioni di coinvolgimento diretto dei cittadini attraverso *incontri pubblici assembleari* per promuovere l'indagine e sensibilizzare la cittadinanza verso problemi legati ai tempi della scuola (28-29 febbraio 2000).

La rete di attori che formano il *tavolo multipartner cittadino* è composto da:

- il Comitato di pilotaggio e l'Ufficio tempi del Comune che svolge il ruolo di coordinamento della rete degli attori, costituisce la segreteria tecnica del tavolo e svolge studi e ricerche orari e spazio temporali;
- un gruppo di uffici comunali collabora alla gestione tecnica del progetto;
- i dirigenti scolastici di istituti pubblici e privati e dei Centri di formazione professionale,
- la Consulta provinciale degli studenti;
- il Provveditorato agli studi, che fino al 1999 ha avuto funzioni di coordinamento provinciale degli istituti mentre oggi, a seguito dell'autonomia scolastica, è in cerca di un ruolo.

Il Comune di Cremona ha così individuato il proprio ruolo: mettersi al servizio del mondo della scuola per gestire un terreno d'incontro e sviluppare il dialogo societale e la cooperazione tra gli attori coinvolti.

Nella *quarta fase*, il tavolo partnerariale da luogo di ascolto convocato dal provveditore agli studi diventa lentamente (inizio 2001) luogo di individuazione di azioni concrete di intervento e di temi trasversali di dibattito. La gestione del tavolo è ormai guidata dai responsabili dell'Ufficio tempi. Il tavolo individua tre aree urbane di intervento caratterizzate da problemi di sicurezza, di congestione nelle ore di ingresso/uscita a scuola, problematiche per la loro collocazione urbana e note nell'esperienza quotidiana di molti ma mai poste nell'agenda di governo della città (via Palestro, via Seminario, via XI febbraio) e due tavoli tematici di riflessione inerenti alle trasformazioni sollecitate dai nuovi dettati normativi. Per ciascuno il tavolo multipartner cittadino ha individuato collettivamente chi invitare a far parte dei *tavoli locali di coprogettazione* per lo sviluppo e attuazione dei progetti/riflessioni e i responsabili per ciascun tavolo.

Il *tavolo tematico sulla «riforma dei cicli scolastici»* è stato assegnato all'Ufficio politiche educative. Vi partecipano i dirigenti delle scuole di base e l'Ufficio tempi. Avviato a marzo 2001, si è concluso nell'estate con una proposta organizzativa, vanificata dall'annullamento della riforma da parte del nuovo governo nazionale.

Il secondo tavolo tematico relativo alla *«organizzazione urbana, flessibilità gestionale e autonomia scolastica, mobilità sostenibile e servizi territoriale per le scuole»* non viene attivato.

Le tre sperimentazioni territoriali hanno anch'esse storie diverse e fortemente caratterizzate.

La *sperimentazione territoriale «Via XI febbraio una strada del centro storico»* all'inizio è un'occasione di partecipazione dell'Ufficio tempi ai progetti di percorsi sicuri per gli scolari già in corso presso le scuole elementari della via. In seguito (2002) il settore Gestione del territorio e l'Ufficio mobilità aprono un tavolo di lavoro relativo alla gestione della sosta in questa via negli orari di apertura delle scuole, come area pilota per la ridefinizione della sosta auto in tutto il centro storico. Ai lavori è invitato l'ufficio tempi, su richiesta del sindaco e della direzione generale del Comune. Sono state avviati studi e riflessioni ma non azioni di intervento.

La sperimentazione «Il polo scolastico di via Seminario»

La *sperimentazione territoriale del polo scolastico di via Seminario* riguarda un istituto scolastico superiore della periferia di Cremona che apre le sue porte di accesso su una strada diventata di scorrimento veloce, con inadeguata sicurezza per gli utenti della scuola in alcuni momenti della giornata (pedoni, autobus urbani ed extraurbani, motocicli, auto private in sosta/attesa). Nelle vicinanze sono inoltre collocate scuole elementari e per l'infanzia in un contesto ambientale ricco di verde e attrezzature per il tempo libero. Obiettivi del progetto sono: 1) migliorare la sicurezza per gli utenti della scuola e della strada tangenziale; 2) preservare e riqualificare la qualità del sistema degli spazi aperti del quartiere per bambini, studenti e abitanti; 3)

coordinare il progetto con iniziative del piano di riqualificazione di un ex area dismessa in corso di trasformazione.

Il tavolo di *coprogettazione* locale vede coinvolti presidi, direttori didattici e alcuni professori delle scuole di via Seminario, la Consulta provinciale degli studenti per le scuole superiori, una funzionaria dell'ex Provveditorato agli studi, l'Amministrazione provinciale (sia con politici sia con tecnici), l'azienda di trasporto locale oltre al team del comune (Ufficio tempi, Gruppo di pilotaggio, Ufficio mobilità, Ufficio scuole, Polizia municipale). Avviato ad aprile 2001 il tavolo conclude i suoi lavori a gennaio 2002.

Il progetto solleva numerosi problemi: 1) la legittimità dell'ufficio tempi a trattare temi legati all'urbanistica e alla mobilità, 2) la legittimità dell'ufficio tempi a coordinare trasversalmente più uffici del Comune, 3) la competizione tra Amministrazione provinciale proprietaria dell'istituto scolastico superiore e il Comune che ha potere di coordinamento territoriale in relazione a viabilità, urbanistica e orari, 4) gli interessi delle compagnie di trasporto locale, 5) gli abitanti del quartiere che se da un lato chiedono maggiori tutele, dall'altro sono spesso utile strumento di contrapposizione aprioristica, strumentalizzata da attori forti.

Il progetto esecutivo prospettato negli incontri tecnici non viene realizzato per difficoltà politiche anche se l'Ufficio tempi era riuscito ad inserire il progetto nel Piano delle opere pubbliche con un budget destinato e una responsabilità di budget interdirigenziale. Nonostante ciò, il tavolo di lavoro riesce invece a far assumere l'ottica di osservare "quel problema cittadino a partire dalla vita quotidiana di chi lo abita": l'accesso/uscita in sicurezza alla scuola, la pedonalità e il tempo breve di sosta/attesa di autobus e auto private sono diventati infatti un tema di progettazione del piano di riqualificazione dell'area dismessa gestito dal settore Gestione del territorio del Comune con una società immobiliare privata.

Il tavolo di lavoro riesce a far assumere l'ottica di osservare "quel problema cittadino a partire dalla vita quotidiana di chi lo abita": l'accesso/uscita in sicurezza alla scuola, la pedonalità e il tempo breve di sosta/attesa di autobus e auto private sono diventati infatti un tema di progettazione del piano di riqualificazione dell'area dismessa Ex-Feltrinelli gestito dal settore Gestione del territorio del Comune con una società immobiliare privata.³

La sperimentazione «La cittadella degli studi di via Palestro»

La *sperimentazione territoriale di via Palestro* riguarda un'area urbana caratterizzata da una concentrazione di istituti superiori e una scuola elementare ai bordi del centro storico, vicina alla stazione ferroviaria e al terminal del bus urbani ed extraurbani. L'area è caratterizzata da una *mixité* di destinazioni e modi d'uso: il museo civico, la biblioteca, l'Ufficio informagiovani, il presidio dell'azienda sanitaria, della azienda municipalizzata di servizi, molte di sedi di associazioni professionali e di volontariato. Inoltre nelle prossimità è collocata un'antica strada commerciale del centro di Cremona.

Via Palestro è la via che conduce dalla stazione ferroviaria al sistema di piazze centrali. In linea retta è la prosecuzione della principale strada pedonale della città, corso Campi, molto diversa per qualità dell'assetto, delle caratteristiche del suolo e delle attività degli edifici. «Nelle ore di avvio e di chiusura delle attività didattiche era affollata, insicura, difficile da attraversare con la concentrazione di pedoni, auto, motorini, biciclette di studenti, genitori, insegnanti che contemporaneamente si trovano a utilizzare quella via e i suoi spazi. Nelle altre ore della giornata, Via Palestro appariva un deserto urbano, occupata solo dalle auto in sosta su entrambi i lati, compresa la ormai sbiadita pista ciclabile, e un percorso da fare a gran velocità per raggiungere la stazione o le altre zone a nord della città».

Gli obiettivi del progetto sono: 1) migliorare la sicurezza e la vivibilità di via Palestro e delle zone adiacenti nelle ore in cui gli studenti frequentano l'area; 2) qualità urbana dei percorsi e degli spazi pubblici della «cittadella degli studi di via Palestro» per le diverse popolazioni che abitano l'area (studenti, *city users*, residenti, lavoratori, persone in transito, pedoni e ciclisti); 3) coordinamento con una molteplicità di interventi sull'area.

Le azioni messe in campo hanno riguardato:

- *divieto di transito automobilistico nelle fasce orarie 7.45-8.45 e 12.30-14.00 durante l'anno scolastico* in via Palestro e alcune vie adiacenti (l'orario è stato definito dopo analisi cronografiche degli orari delle attività insediate nell'area e confronti al tavolo con gli attori locali);
- realizzazione di una *pista ciclabile* protetta in via Palestro;

³ *Approvazione della bozza del testo di Accordo di programma inerente il Programma Integrato di Intervento delle aree "ex Feltrinelli"*, comunicazione alla Giunta Comunale, 26 febbraio 2003. L'Amministrazione Comunale inserisce il tema della sicurezza ingresso/uscita della scuola superiore ITIS nel programma di riqualificazione dell'area.

- *nuova area di sosta regolamentata* a tempo per consentire soste di due ore per acquisti e rispondere alle esigenze degli utenti del commercio;
- *zona a traffico limitato (ZTL)* in alcune vie adiacenti via Palestro. Tale intervento è permanente. La ZTL consente la circolazione a taxi, biciclette, autorizzati, veicoli di servizio per persone con difficoltà motorie;
- *gestione in un'ottica di mobilità sostenibile delle aree di sosta pubbliche e private*, tra cui spazi dedicati ad uso esclusivo di cicli e motocicli. Inoltre il team intersettoriale del Comune ha seguito i dirigenti scolastici nella gestione degli spazi di sosta delle scuole e degli accessi alle aree con divieto di transito e ad incentivare nuove modalità ecologiche per spostarsi in città. Gli accessi alle aree di sosta private delle scuole sono stati gestiti con attenzione per il personale scolastico che lavora su più sedi, con difficoltà motorie, con orari di lavoro da conciliare con i provvedimenti introdotti, con carichi ingombranti e per urgenze. Sono state segnalate come positive le iniziative di *carpooling* e un istituto ha reso disponibile un'area privata a parcheggio per insegnanti che utilizzano questa modalità di spostamento;
- *azioni di sensibilizzazione ed educazione all'uso dell'auto privata, alla mobilità lenta e al comportamento in strada* (incontri con le famiglie, corsi di sicurezza stradale da attivare nelle scuole superiori aperti anche ai temi delle politiche temporali, istituzione di *mobility manager* all'interno delle scuole);
- *programma di comunicazione "Precedenza alle scuole"*: i residenti e i commercianti dell'area sono stati informati attraverso una lettera e inviando i moduli necessari per richiedere i permessi. E' stata seguita la logica di diffondere le informazioni partendo dalle scuole, dagli uffici, dai negozi, dagli enti; ciascuno diffonde ai propri utenti, clienti, lavoratori, frequentatori i materiali informativi con allegata una mappa di dettaglio dell'area. Gli studenti sono stati informati attraverso incontri *ad hoc*;
- *indagini e studi di accompagnamento al progetto*⁴, *monitoraggio della fase sperimentale* (8 aprile – 8 giugno 2002) e *incontri di valutazione e aggiustamento in corso d'opera*, quest'ultimo compito assegnato al tavolo di coprogettazione locale presieduto dal sindaco, preceduto da *focus group* di preparazione.

La partecipazione al gruppo tecnico del settore Gestione del territorio ha consentito inoltre di rendere nota la progettazione in corso con le ferrovie statali della riqualificazione del piazzale della stazione e delle aree adiacenti in una logica di nodo multimodale di mobilità. Le trasformazioni fisiche previste dal progetto della «cittadella degli studi di via Palestro» venivano continuamente verificate e integrate in tale progettazione.

Al tavolo di coprogettazione locale erano presenti: dirigenti delle scuole di via Palestro, professori e insegnanti incaricati come *mobility manager*, responsabili della Consulta degli studenti delle scuole superiori, Provincia, una funzionaria del Centro Servizi Amministrativi (ex Provveditorato agli studi), il responsabile dell'azienda di trasporto locale, alcuni funzionari della società municipalizzata, commercianti delle vie interessate, responsabili delle associazioni di categoria e no profit. Il team del Comune coordinato dall'Ufficio tempi ha visto la presenza attiva degli uffici: Mobilità e traffico, Comunicazione, Politiche educative, Polizia municipale, Gestione del territorio e qualità urbana, Lavori pubblici, Commercio, Ufficio permessi. Il tavolo locale di coprogettazione, così come il comitato di pilotaggio per questa iniziativa sono stati coordinati dal sindaco, alla presenza dell'assessore alle politiche temporali e degli assessori coinvolti.

Si è provato a sperimentare in un brano di città un modo di progettare gli interventi, costruendo partecipazioni, attraverso tavoli di coprogettazione, atelier di progettazione con i tecnici, *focus group* e incontri bilaterali. Si è trattato di un processo difficile da mettere in campo e fatto di ripetuti e faticosi incontri, revisioni dell'iniziativa in corso d'opera e monitoraggio degli interventi attuati. Non senza difficoltà di dialogo e di collaborazione, le iniziative sono state costruite con i partners che hanno fornito informazioni, suggerimenti e modifiche migliorative di una proposta iniziale del Comune fortemente sostenuta dal sindaco della città.

Sono molti gli attori sociali, le istituzioni e i singoli cittadini che hanno voluto prendere la parola sul progetto di messa in sicurezza e del miglioramento della qualità degli spazi pubblici della cittadella degli studi di via Palestro. Il progetto ha aperto un dibattito cittadino a più livelli. Ha dato vita a discussioni pubbliche (commissioni consiliari e sedute del Consiglio comunale dedicate, incontri Provincia-Comune-dirigenza scolastica, assemblee e cortei studenteschi) e nei "salotti" cittadini. La stampa locale se ne è occupata per circa un anno con pareri, osservazioni e commenti di singoli e categorie. E' nato un "comitato del no" e le opposizioni

⁴ Le analisi che hanno accompagnato il lavoro del tavolo di coprogettazione locale dalla fase di ideazione all'attuazione della sperimentazione sono state: analisi di calendario di attività e servizi insediati nell'area di progetto e carta on/off degli orari relativa; analisi degli attori locali; rilievo della sosta nell'area di progetto; sopralluoghi e rilievo fotografico con scheda strutturata cronotopica di rilievo degli aspetti di criticità e di pericolo durante la sperimentazione; analisi della rassegna stampa; analisi delle sollecitazioni pervenute agli uffici comunali e ascolto diretto; *focus group* con gli attori coinvolti a metà sperimentazione; indagine sociale sui cittadini residenti e di passaggio nella zona durante la sperimentazione; filmati di contestualizzazioni delle diverse condizioni di mobilità prima e a seguito degli interventi.

politiche all'attuale governo della città hanno cavalcato la protesta. Gli argomenti di protesta portati da molti erano sostanzialmente due: 1) prima il Comune *deve* fornire le infrastrutture poi avviare progetti di riqualificazione e rivitalizzazione, solo così si possono fare progetti di qualità; 2) prima il Comune *deve* dare parcheggi sicuri, gratuiti e "vicini (sotto la mia porta di casa, sotto il mio ufficio)". Anche all'interno della coalizione di governo il progetto è stato oggetto di lotte politiche. Come sempre le politiche temporali aprono l'arena degli attori coinvolti (anche chi non ha mai o poco parlato, accede a luoghi dove parlano tradizionalmente i decisori) ha dato visibilità ad alcune correnti non gradite a gruppi con maggior incisività e poteri, tanto più se si parla di mobilità in modo nuovo e al di fuori dei circoli storicamente luogo/gruppo di decisione.

Il sondaggio condotto durante la sperimentazione per valutare il gradimento ha consentito di verificare come è cambiata in seguito alle modifiche apportate la qualità della vita della zona per residenti, lavoratori, studenti, per chi transita o utilizza i servizi dell'area. Circa il 50% ha un giudizio tendenzialmente positivo. Il 20% ritiene inesistenti i miglioramenti. I residenti sono i più soddisfatti delle iniziative, mentre i più perplessi sono i lavoratori non residenti oltre ai genitori sempre non residenti che accompagnano i figli a scuola.

Rispetto alle attività del Comune, il progetto del Piano degli orari è stato l'occasione per mettere in rete numerosi progetti attivi presso l'amministrazione e per dar loro attuazione (Piano urbano del traffico, Piano delle piste ciclabili, Piano triennale semaforico, estensione della Zona a traffico limitato del centro storico) o a creare sinergie con iniziative convergenti ma gestite in modo non coordinato (definizione di percorsi sicuri; educazione stradale nelle scuole; progetto di riqualificazione del nuovo piazzale della stazione ferroviaria). Per altri versi ancora a sollecitare nuove iniziative quali l'avvio di azioni di *mobility management*.

Rispetto ai dirigenti scolastici e i *mobility manager* delle scuole il progetto ha consentito una maggiore responsabilizzazione rispetto ad un più razionale utilizzo dei propri spazi e della loro destinazione e ai temi della sicurezza e della mobilità sostenibile.

Il progetto ha vinto nel 2002 il premio *Cento progetti al servizio dei cittadini*. 4° edizione della Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento della funzione pubblica.⁵

La sperimentazione dei provvedimenti legati al Piano territoriale degli orari della città in via Palestro si è conclusa l'8 giugno 2002 in coincidenza con la chiusura dell'attività scolastica ordinaria. Le azioni intraprese, ancora attraverso incontri del tavolo di coprogettazione, nell'estate 2002 sono state ulteriormente perfezionate o modificate per essere messe in campo prima della ripresa del successivo anno scolastico (settembre 2002) affidando a ciascun ente e ufficio comunale di inserire le azioni di sua competenza nelle proprie prassi ordinarie. Va segnalato che alcuni interventi strutturali sono stati migliorati, tra questi la pista ciclabile è stata allargata ed estesa sino alla stazione ferroviaria. Così come è stata ulteriormente modificata la fascia di divieto di transito per le auto a seguito di un'analisi dei modi d'uso durante la sperimentazione.

Alcune note

Nel corso dei lavori il progetto pilota *Tempi della scuola* ha spostato il suo fuoco tematico. E' partito da una riflessione sul significato dei cambiamenti degli orari scolastici e della loro normazione da nazionale a locale e autogestita dalle scuole; poi, attraverso le sperimentazioni territoriali, ha lentamente spostato il suo fuoco verso temi spaziotemporali di sicurezza degli spazi urbani e di mobilità sostenibile. Seppur è stato argomento di discussione, la modifica dell'orario della scuola non è mai stata realmente affrontata.

Lo sguardo temporale rispetto all'uso della città e dei suoi spazi caratterizzante le sperimentazioni territoriali ha sensibilizzato verso una maggiore attenzione a chi realmente abita i luoghi urbani (ad esempio, la sosta breve e il transito di auto davanti alle scuole va considerato come un tema di progettazione per le strutture scolastiche) e verso la possibilità di agire in materia di mobilità sulla domanda e non esclusivamente sull'offerta di infrastrutture, indirizzando a una maggiore consapevolezza e responsabilità di studenti, *city user* o cittadini cremonesi, lavoratori (le popolazioni "reali" di "quel luogo") e con azioni spesso coraggiose, perché impopolari.

Le sperimentazioni territoriali hanno inoltre messo in evidenza le difficoltà di dar vita a processi di coprogettazione quando si affrontano progetti spaziotemporali che coinvolgono anche la trasformazione del suolo (suo assetto fisico o organizzativo). La coprogettazione innesca meccanismi di natura necessariamente partecipata quando agisce sugli orari, che per loro natura sono condivisi. Costituisce invece un tema di ricerca il valore e in significato tecnico di applicare stili di coprogettazione alle trasformazioni degli usi dei suoli e a interventi urbanistici dove non esiste una necessità di coinvolgimento di una molteplicità di attori.

⁵ Formez - Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento della funzione pubblica, *Cento progetti al servizio dei cittadini*. 4° edizione, Formez, Roma, 2002, p. 206.