



COMUNE DI PAVIA

Assessorato Ambiente - Sviluppo Sostenibile
Pari Opportunità - Politiche dei Tempi e degli Orari



Piano dei Tempi e degli Orari della città di Pavia

SEZIONE A

“DOCUMENTO DIRETTORE”

Indice

A.1 Le premesse del Piano

- 1.1 Le politiche temporali nel quadro legislativo nazionale e locale*
- 1.2 Verso la costruzione del piano: esperienze e riflessioni*
- 1.3 Un approccio di genere*
- 1.4 Connessioni tematiche nella programmazione locale*
- 1.5 Un percorso partecipato*

A.2 Gli obiettivi del Piano

- 2.1 Le trasformazioni del vivere urbano*
- 2.2 La visione generale*
- 2.3 I temi di riflessione e le politiche di indirizzo*

A.3 L'Atlante delle iniziative

- 3.1 I progetti*
- 3.2 Le priorità e i tempi di attuazione*

A.1 LE PREMESSE DEL PIANO

1.1 Le politiche temporali nel quadro legislativo nazionale e locale.

A fronte delle profonde trasformazioni che hanno modificato l'organizzazione del lavoro e del territorio e le modalità e gli stili di vita delle persone e indotto di conseguenza bisogni sociali nuovi e articolati, il tema del *"tempo"* assume una rilevanza strategica, *in quanto risorsa* preziosa per gli individui e per la collettività, che può essere investita, moltiplicata, scambiata, liberata, autogovernata.

Parlare di tempi significa entrare in una dimensione complessa e multiforme che tuttavia ha a che fare concretamente con lo svolgersi reale e quotidiano dell'esistenza delle donne e degli uomini, con il ciclo della loro vita e con il modo in cui ogni persona gestisce e immagina di gestire il delicato equilibrio tra sé e il mondo. Significa ragionare attorno ai differenti modi in cui gli individui si muovono tra i luoghi e nel tempo e tra i diversi tempi; alle pratiche collettive relative all'uso del tempo/spazio sociale all'interno della comunità; alle popolazioni diverse che convivono o si incrociano nella città; alle esigenze specifiche di cui sono portatori i generi, le generazioni, le genti e le culture.

E' una riflessione ampia che incrocia visioni, piani e dinamiche molteplici e che mette in gioco soggetti e responsabilità diverse.

Nelle città i ritmi di vita, l'uso del tempo e degli spazi, le relazioni sociali non sono più regolate come in passato da una prevedibilità facile da governare e i cittadini e le cittadine si confrontano con un sistema sempre più complesso che mette in discussione i modelli consolidati di organizzazione sincronica degli orari e di gestione rigida dei tempi/spazi in cui si vive e si lavora.

Diventa imprescindibile per gli enti preposti al governo e allo sviluppo del territorio comprendere appieno la complessità di tali fenomeni e costruire una capacità comune di intervenire sulle realtà del vivere urbano, sperimentando nuovi nessi tra tempo e spazio, tra orari e organizzazione del territorio e dei servizi.

Nel contempo, altri fattori sono intervenuti a modificare il quadro d'insieme: è cambiato il ruolo delle città, che si sono andate configurando come ambito decisivo in cui si ridefiniscono le forme dell'inclusione sociale e si ricostituisce la mediazione tra soggetti collettivi, attori, forze sociali; ed è stato avviato un processo di *innovazione della pubblica amministrazione*, che si muove verso la creazione di condizioni per l'esercizio ottimale della cittadinanza da parte di tutti.

In Italia le esperienze di politica temporale urbana sono dunque nate dalla necessità di leggere le mutate esigenze sociali e di promuovere su scala diffusa azioni integrate di coordinamento e armonizzazione dei tempi e degli orari della città e del territorio; ed hanno permesso di sperimentare in un contesto pratico risposte diverse ad una situazione di complessità della vita urbana, di intreccio di bisogni e di rapporto tra cittadini e pubblica amministrazione, configurandosi come un grande laboratorio di pratiche collettive e di nuove possibili forme del patto sociale. Nel corso di questi anni – grazie alla legislazione nazionale (Legge 142/97 e Legge 53/00) e in un più ampio contesto di rinnovamento del rapporto tra cittadini e istituzioni – numerose città italiane hanno promosso interventi di politica temporale urbana e si sono dotati di Piani dei Tempi, agendo prima sugli orari dei servizi di interesse pubblico in modo da essere più favorevoli alle esigenze degli utenti, migliorare la propria qualità e restituire tempo alle cittadine e ai cittadini; e poi ragionando progressivamente su questioni più ampie, che andavano dalla qualità del tempo individuale e sociale delle persone, al modo diverso in cui le popolazioni

abitano la città, alla necessità di muoversi verso uno sviluppo locale più attento alla vivibilità e sostenibilità ambientale e alla qualità della relazione che lega gli abitanti alla propria comunità e verso la costruzione di una effettiva cittadinanza per tutti.

Le politiche temporali urbane in Italia sono regolamentate attraverso leggi e disposizioni nazionali e locali che riflettono anche gli orientamenti più generali che l'Unione Europea da tempo ha posto al centro dell'agenda degli Stati Membri; l'intreccio delle tematiche affrontate può tuttavia essere individuato in un quadro legislativo più ampio che interviene su aspetti sociali, culturali ed economici di vasto respiro.

La legge 241 del 7 agosto 1990, art 2, 2° comma, "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" recepisce il problema del tempo come strettamente legato ai diritti di cittadinanza e ad un nuovo rapporto fra le amministrazioni e i cittadini, introducendo l'obbligo di espletare il procedimento amministrativo in un tempo breve e definito, chiaramente indicato su ogni atto.

La legge 125 del 10 aprile 1991, art. 1, 2° comma lettera e) "Azioni positive per la realizzazione della parità uomo-donna nel lavoro" individua il tempo come un fattore sociale che determina condizioni di pari opportunità fra i cittadini e individua nella "riorganizzazione del lavoro, delle condizioni e del tempo di lavoro" la via per favorire un miglior equilibrio fra responsabilità familiari e professionali e una più equa ripartizione di compiti fra i due sessi.

L'art. 5 del D.Lgs. 3 Febbraio 1993 n. 29 "Razionalizzazione dell'organizzazione delle Amministrazioni Pubbliche e revisione della disciplina in materia di pubblico impiego, a norma dell'art. 2 della Legge 23 ottobre 1992 n. 421", e successive modifiche, pone, fra i criteri generali a cui deve ispirarsi la riorganizzazione delle Pubbliche Amministrazioni "l'armonizzazione degli orari di servizio degli uffici e di lavoro con le esigenze dell'utenza e con gli orari delle Amministrazioni Pubbliche dei paesi della Comunità Europea, nonché con quelli del lavoro privato".

La legge 285/1997 "Disposizioni per la promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e l'adolescenza" promuove interventi "a livello centrale e locale per favorire la promozione dei diritti, la qualità della vita, lo sviluppo, la realizzazione individuale e la socializzazione dell'infanzia e della adolescenza...", prevedendo anche la sperimentazione di servizi socioeducativi flessibili per la prima infanzia e delineando una visione innovativa della qualità del tempo dei bambini e degli adolescenti in stretta relazione ai diritti e alla vivibilità dello spazio urbano.

Il D. Lgs n° 114 del 31 marzo 1998, art. 11 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4 della legge 15 Marzo 1997 n. 59", introduce ampi margini di liberalizzazione negli orari delle attività commerciali, demandando ai Comuni la loro regolamentazione a livello locale.

Il decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, istituisce la figura del *mobility manager* il cui compito è quello di "ottimizzare" dei "pacchetti di mobilità" per gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente di strutture produttive commerciali ed amministrative con più di 300 addetti e le imprese con più unità locali nella stessa città che complessivamente superino gli 800 addetti, con la finalità di ridurre il ricorso all'impiego del mezzo di trasporto privato a favore di dispositivi di multi-mobilità.

Il Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n° 267, art. 50, comma 7, Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali rende obbligatorio per il Sindaco il compito di coordinare e riorganizzare "sulla base degli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale e nell'ambito dei criteri eventualmente indicati dalla Regione, gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici, nonché, d'intesa con i responsabili territorialmente competenti delle Amministrazioni interessate, gli orari di apertura al pubblico degli uffici pubblici localizzati nel territorio, al fine di armonizzare l'espletamento dei servizi con le esigenze complessive e generali degli utenti".

Il DPR n° 275 del 1999 "Regolamento recante norme in materia di Autonomia delle istituzioni scolastiche ai sensi dell'art. 21 della legge 15 marzo 1999 n° 59 assegna alle singole scuole l'autorità per la regolazione dei tempi dell'insegnamento. A tal fine le istituzioni scolastiche possono adottare tutte le forme di flessibilità che ritengono opportune.

L'approvazione della Legge 8 marzo 2000, n°53 "Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e per il coordinamento dei tempi delle città" apre una nuova fase, che – proprio a partire dal processo di confronto ed elaborazione sul tema della qualità del tempo iniziato negli anni 80 su impulso del pensiero delle donne e diffusosi attraverso i movimenti sociali, l'ambito accademico, le culture politiche ed amministrative - coniuga le questioni della conciliazione tra responsabilità familiari e responsabilità lavorativa e della equa ripartizione delle responsabilità tra uomini e donne.

Al Capo 7 "Tempi della città" la Legge regola infatti i compiti delle amministrazioni locali, Regioni (art.22) e Comuni (art. 23), in materia di coordinamento degli orari urbani (art. 26) e di promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale (art. 27), rendendo obbligatorio per i Comuni con più di 30.000 abitanti la predisposizione di Piani Territoriali degli orari (art.24), l'istituzione di strutture dedicate quali gli Uffici Tempi e la creazione di tavoli di concertazione (art.25) delle istituzioni cittadine per l'attuazione dei progetti, sostenuti da un Fondo nazionale per l'armonizzazione dei tempi urbani (art. 27).

La Legge Regionale 28 ottobre 2004 n°28 "Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi della città" rappresenta infine lo strumento con cui la Regione Lombardia, a seguito delle disposizioni della Legge 53/00, delinea il quadro all'interno del quale i Comuni debbono definire e sperimentare politiche, strategie, linee di azione in materia temporale e sostiene con appositi finanziamenti la predisposizione e l'attuazione dei Piani dei Tempi e degli Orari a livello territoriale.

1.2 Verso la costruzione del Piano: esperienze e riflessioni (2000 - 2006)

E' in questo quadro che l'Amministrazione Comunale di Pavia ha avviato una riflessione sulle tematiche temporali, di cui il progetto "Pavia aperta al futuro. Tempi e spazi per una città partecipata" ha rappresentato il punto di arrivo e nel contempo l'avvio di una nuova fase, caratterizzata dalla concertazione tra istituzioni, attori sociali e cittadinanza allo scopo di costruire una capacità comune di intervenire sulla dimensione del tempo urbano e migliorare complessivamente la qualità della vita della città.

La prima fase: LE ESPERIENZE PRELIMINARI

Tale percorso trova le sue radici nella fase di sperimentazione condotta tra il 2000 e il 2005 che, a partire dall'approvazione della legge nazionale n. 53/2000, è stata caratterizzata dal confronto sulla centralità del tema dell'armonizzazione degli orari e dei tempi nell'agenda politica cittadina e dalla creazione delle premesse istituzionali, sociali e culturali necessarie a definire l'impegno dell'Amministrazione Comunale in tal senso.

Le azioni realizzate hanno inteso:

1. Approfondire l'analisi delle dinamiche socioeconomiche che stanno alla base delle trasformazioni del contesto locale e dei bisogni sociali emergenti.
2. Sviluppare l'approccio di genere nella programmazione e nell'iniziativa locale.
3. Realizzare momenti di animazione, informazione e sensibilizzazione sulle tematiche temporali allo scopo di stimolare il confronto su una nuova idea di città accogliente, accessibile, vivibile e vicina a chi la abita e la frequenta, sollecitando e attuando forme di partecipazione e partenariato degli attori locali.
4. Individuare le strutture, gli strumenti e le metodologie per la pianificazione e la gestione a livello comunale delle iniziative temporali
5. Sollecitare e realizzare forme di partecipazione diretta degli attori locali

A partire dal 2002 sono state realizzate una serie di indagini in collaborazione con l'Università degli Studi di Pavia e in particolare con l'Osservatorio Società Pavese ¹ che hanno inteso cogliere alcune delle trasformazioni che connotano la nostra città, che dagli anni 70 in poi ha notevolmente mutato il suo volto: da area industriale si è trasformata in area di sviluppo del terziario; si sono diversificate le presenze sociali con l'arrivo degli immigrati; alle popolazioni residenti si sono intrecciate nuove e diverse popolazioni temporanee che fruiscono dei servizi scolastici, dell'università, dei poli sanitari e, per quanto in misura ancora limitata, delle attrattive turistiche locali. Anche le modalità di interazione con i Comuni limitrofi si sono intensificate, sia a partire dalle popolazioni che convergono sulla città capoluogo sia in virtù della necessità di affrontare congiuntamente problemi di interesse comune, dall'ambiente ai trasporti agli insediamenti abitativi e commerciali.

Tali cambiamenti hanno reso evidente la necessità di cogliere e interpretare il modo specifico in cui le popolazioni vivono la città, e come intrecciano tra loro il tempo e le esigenze specifiche; e ha indotto ad una maggiore consapevolezza dei nuovi bisogni di cui ciascuna fascia sociale è portatrice, in virtù dell'età, dell'essere donna o uomo, italiano o straniero.

Una "diversità" che a volte produce conflitti ma che è anche veicolo di risorse e ricchezze potenziali e che può innescare un meccanismo positivo di crescita.

La nuova percezione delle dinamiche compresenti nell'ambito urbano si è espressa anche in una nuova progettualità territoriale, caratterizzata dalla diffusione di iniziative di istituzioni, enti e associazioni che hanno arricchito il terreno di confronto e di collaborazione tra pubblico, privato e no profit, facendo emergere esigenze di tipo nuovo e ponendo per la prima volta l'attenzione su tematiche di tipo temporale, con particolare attenzione all'aspetto di genere.

La realizzazione di un Progetto FSE² preparatorio al Piano dei Tempi e degli Orari è stato lo strumento per attivare il primo percorso organico di consultazione e progettazione partecipata sul tema temporale tra il 2001 e il 2003. Attraverso incontri di formazione, interviste e approfondimenti, il Progetto ha concorso a delineare gli indirizzi, i contenuti e le metodologie di intervento in materia di politiche temporali³, così come illustrato nei materiali prodotti e in particolare nell'"Atlante dei progetti", costituendo di fatto la premessa contenutistica e metodologica al percorso di costruzione del Piano dei Tempi e degli Orari.

L'ascolto e il confronto partecipato condotto in questa fase hanno messo in rilievo temi di lavoro trasversali (*accoglienza per cittadini ed ospiti, mobilità urbana e conciliazione tra vita e lavoro, orari del commercio, orari della scuola, banche del tempo*) che hanno reso evidente l'intreccio tra le diverse aree tematiche di intervento e la necessità conseguente di costruire una vicinanza effettiva con piani e progetti dell'Amministrazione Comunale e dunque una filosofia, un piano generale dentro cui gli interventi temporali potessero trovare senso e coordinamento, supportate da un corredo istituzionale e da competenze ad hoc.

Un ulteriore passo in avanti nel cammino verso la definizione di politiche temporali da parte

■ ¹ Indagine sulla qualità della vita; Indagine sulle misure di limitazione del traffico, Indagine preliminare al piano dei tempi e degli orari della città di Pavia, Indagine sulla genitorialità e i servizi per l'infanzia a cura dell'Osservatorio Società pavese
 ■ Ricerca quali quantitativa sulle esigenze di conciliazione dei dipendenti Comune e Provincia a cura dell'Osservatorio Società Pavese su incarico dell'Ufficio della Consigliera di Parità
 ■ Indagine sulla conciliazione tempi di vita, tempi di lavoro svolta dal Dipartimento di Studi Politico-sociali e dalla Facoltà di Economia nell'ambito del progetto comunitario Equal I fase "CONTEMPO. Le città in rete per la conciliazione dei tempi"
 ■ "Benessere organizzativo. Per migliorare la qualità del lavoro nelle amministrazioni pubbliche"- Comune di Pavia

² " Il piano dei tempi e degli orari della città di Pavia: analisi-mappatura e ricerca azione per la definizione di politiche temporali e la predisposizione di interventi e progetti pilota" Progetto n° 33549 FSE Asse E Obiettivo 3 Misura E1 – Anno 2001/2002

³ "Atlante dei Progetti": linee di indirizzo del Piano e contenuti da sviluppare; "Lavori in corso": schede sullo stato di avanzamento delle azioni sperimentali e dei materiali prodotti relativi alla predisposizione del Piano; "Piano dei tempi e degli orari della Città di Pavia"; "Verbal delle interviste": interviste a 26 tra assessori e dirigenti del Comune di Pavia; verbali di 4 incontri del Consiglio delle Donne; verbali di 9 incontri del Gruppo di lavoro assessorile con la partecipazione di esperti; "Materiali per gli incontri di formazione e animazione"; "Guida ai servizi essenziali della città e delle sue circoscrizioni"; "Percorsi Urbani della Storia e della Memoria – Itinerari fra i segni delle Donne a Pavia" pubblicazione.; Dossier Piano dei tempi e degli orari del Comune di Pavia; "Azioni sperimentali verso il Piano dei Tempi e degli Orari della città di Pavia

dell'Amministrazione è stata la creazione, nel 2003, in applicazione dell'articolo 25 della Legge 53 del 2000, dell'**Ufficio Tempi** quale struttura facente riferimento al Capo di Gabinetto del Sindaco, con il mandato di concorrere fattivamente alla realizzazione del Piano Territoriale degli Orari.

L'*Ufficio Tempi*, a partire dalle elaborazioni dei progetti e delle iniziative in atto, ha redatto un documento propositivo - il *Dossier Piano dei tempi e degli orari del Comune di Pavia* - nel quale vengono individuati quattro livelli di intervento delle politiche temporali, successivamente articolati nel documento *"Azioni sperimentali verso il Piano dei Tempi e degli Orari della città di Pavia"*, redatto nell'aprile del 2004, che definisce le idee di azione e le aree tematiche prioritarie dell'Amministrazione: orari del Comune per la conciliazione tra tempi di vita e orari di lavoro; *riqualificazione e rivitalizzazione degli spazi della città*; orari delle scuole in relazione alla congestione del traffico cittadino; costruzione degli strumenti tecnico - istituzionali per l'applicazione degli interventi temporali.

A partire da questi temi e proposte è stata operata una prima selezione di progetti temporalmente orientati e di argomenti di approfondimento su cui il progetto *"Pavia aperta al futuro. Tempi e spazi per una città partecipata"* si è mosso per predisporre il Piano dei Tempi e degli Orari della città di Pavia, arricchendosi successivamente di nuovi stimoli provenienti da diverse esperienze realizzate in città.

Occorre infatti rilevare il contributo di alcune programmazioni e iniziative comunali alla crescita di confronto, dibattito, costruzione partecipata di proposte a livello cittadino, attorno a tematiche che hanno una *forte connessione con l'aspetto spazio temporale* e di cui il Piano dei Tempi e degli Orari deve tener conto sia dal punto di vista dei contenuti sia dal punto di vista metodologico.

- a. L'esperienza del **FORUM di Agenda 21 Locale** è stata in questi anni l'esempio più compiuto di progettazione partecipata e di coinvolgimento multipartner attorno a temi della qualità ambientale, della salute e della mobilità urbana, consentendo non solo di sviluppare un dialogo fattivo all'interno della città ma anche di avviare piani e progetti di alto profilo sociale e civico.
- b. La realizzazione dei **"Piani Territoriali per l'Infanzia e l'Adolescenza"** in attuazione della Legge nazionale 285/97 "Disposizioni per la promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e l'adolescenza" ha contribuito a consolidare sia una metodologia di lavoro condivisa tra attori e realtà locali sia un approccio nuovo al tema del rapporto tra il bambino e la città, sottolineando l'intreccio tra la qualità della vita dei bambini e delle bambine, la vivibilità dello spazio e delle relazioni all'interno della comunità e delle sue strutture fondanti, con un'accentuazione particolare del problema della conciliazione tra lavoro e famiglia in relazione all'offerta di servizi flessibili e qualificati.
- c. E' in questo ambito che ha preso forma e si è sviluppata l'iniziativa dei **"Percorsi sicuri casa scuola"** che ha progressivamente coinvolto alunni, insegnanti e genitori della scuola elementare sul piano di una riflessione ampia che intreccia vivibilità urbana, autonomia dei soggetti, diritti di cittadinanza, salute e sicurezza. Il valore aggiunto di tale esperienza, oltre che nell'evidenziazione di un intreccio tematico che ha a che fare direttamente con le pratiche di vita e il bilancio temporale delle persone, sta nell'aver stimolato e attuato la partecipazione diretta dei bambini e delle bambine, restituendo loro una cittadinanza reale e la possibilità di offrire una visione "altra" dell'ambiente urbano come spazio di convivenza e di interazione tra soggetti, interessi e modi di vivere diversi e interagenti.
- d. La progettazione partecipata ha trovato particolare impulso attraverso i **"Consigli Comunali Aperti"** che da anni, con il contributo dell'Unicef, animano le scuole cittadine, arricchendo di contenuti e proposte il confronto con gli amministratori.
- e. Le iniziative intraprese in materia di **immigrazione e diritti di cittadinanza**, grazie in particolare alla Legge 40 e alle disposizioni regionali, hanno consentito di attuare il monitoraggio costante di un fenomeno relativamente nuovo per la città e di costruire interventi integrati basati sul coordinamento tra enti pubblici con responsabilità specifiche

in materia ed enti del privato sociale privati, già a partire dalla fase di progettazione di azioni e strumenti fino alla creazione di un *Tavolo territoriale coordinato dalla Prefettura*.

L'esperienza dello *Sportello Cittadini Immigrati*, l'attuazione di *interventi di mediazione linguistico culturale* nelle scuole e nei servizi, la *formazione degli operatori* pubblici e privati, il *supporto alle donne sole con figli*, l'attività di *sensibilizzazione interculturale* hanno evidenziato non solo le caratteristiche e i bisogni della popolazione straniera ma anche la specificità del fattore tempo nella vita e nell'attività lavorativa della stessa, con un'accentuazione particolare per le donne migranti che costituiscono la risorsa più diffusa di erogazione dei servizi alla persona, e quindi interagiscono più direttamente con le problematiche di conciliazione delle famiglie.

- f. All'interno di un più generale processo di riorganizzazione dei servizi sociali territoriali il Comune ha avviato forme di decentramento di quartiere quali il **Segretariato Sociale** che rispondono ad una doppia esigenza di avvicinare l'Ente ai bisogni del cittadino e di tutelare le fasce sociali più esposte, quali gli anziani, la cui presenza in città è sempre più numerosa e la cui condizione è spesso legata a solitudine e scarsa autonomia.
- g. Il progetto **"Pavia per tutti"**, più recentemente avviato, ha individuato un piano di intervento sul tema dell'eliminazione delle barriere architettoniche che ha l'obiettivo di progettare oggetti e ambienti che siano accessibili non solo ai disabili ma alla generalità dei cittadini così da rendere più sicura e fruibile la città nel suo complesso.
- h. L'esperienza dei **Contratti di Quartiere**, ancora in corso, ha contribuito a sperimentare l'idea della valorizzazione delle aree periferiche, puntando su forme di progettazione partecipata che, per quanto ancora in divenire, sottolineano l'imprescindibilità di un processo di ripensamento della città nel suo insieme che sia in grado di coniugare uso degli spazi, tempi individuali e sociali, bisogni differenti e coinvolgimento diretto dei cittadini.

La seconda fase: IL PROGETTO "PAVIA APERTA AL FUTURO. TEMPI E SPAZI PER UNA CITTÀ PARTECIPATA"

Il presente documento è il risultato del percorso condotto attraverso il progetto *"Pavia aperta al futuro. Tempi e spazi per una città partecipata"*, approvato ai sensi della Legge Regionale n°28/2004, la cui realizzazione ha permesso di predisporre il primo *"Piano dei Tempi e degli Orari della città di Pavia"* che, in quanto strumento di promozione della governance locale in materia di politiche temporali, è stato frutto di un confronto a più voci, volto a coinvolgere nei processi decisionali l'insieme degli attori chiave del territorio, quali Enti pubblici, Imprese private, Parti sociali, Associazioni, Cittadini e Comuni limitrofi.

Le esperienze realizzate, le indagini prodotte e gli indirizzi di lavoro già definiti dalla Giunta Comunale hanno fornito la base di analisi, riflessione ed orientamento da cui si è partiti per costruire l'impianto del Piano dei Tempi e degli Orari con l'obiettivo di definire e articolare alcune aree tematiche e priorità di intervento, i partenariati e le reti operative, i percorsi metodologici di coinvolgimento della città, le strategie di comunicazione utili a rafforzare il dialogo interistituzionale e all'interno della comunità. Il progetto ha costituito dunque una sorta di *percorso aperto* che si è mosso all'interno dei contenuti individuati, tracciando da un lato delle piste di lavoro, dall'altro creando le condizioni istituzionali e sociali previste dalla legge per arrivare ad un documento programmatico che nascesse dalla discussione, dalla verifica e dal vaglio delle diverse componenti interessate.

I temi posti all'attenzione della città sono i seguenti:

- ❑ orari dei servizi pubblici e privati : modalità e strumenti per favorire l'accesso e l'utilizzo dei servizi cittadini in relazione alle differenti esigenze di vita quotidiana delle persone, con attenzione specifica ai nuovi tempi di lavoro, alla compresenza di differenti popolazioni e alla specifica situazione delle fasce sociali più fragili; e nell'ottica di rivitalizzare le aree urbane e migliorare la capacità attrattiva della città.

- ❑ mobilità urbana sostenibile: interventi e strumenti per migliorare le condizioni di mobilità degli abitanti, la viabilità cittadina e la qualità ambientale, con specifica attenzione all'impatto della mobilità scolastica e all'incentivazione della mobilità lenta e dei percorsi protetti casa scuola.
- ❑ riqualificazione degli spazi pubblici urbani: interventi per diversificare e ampliare la vivibilità e la fruizione degli spazi, valorizzare i beni collettivi, favorire i circuiti di socialità, fornire elementi di riflessione più generali dal punto di vista della concezione urbanistica della città, con specifica attenzione all'utilizzo polifunzionale degli spazi pubblici e alla rivitalizzazione/riconversione dell'area della stazione ferroviaria in funzione della sua fruibilità da parte di popolazioni diverse e in fasce orarie differenziate.
- ❑ Uso della città da parte delle popolazioni temporanee: conoscere la complessità delle dinamiche spazio temporali relative ai flussi dei city users e l'incidenza nel rapporto con i residenti e con l'organizzazione della città, attraverso un'indagine i cui risultati saranno base di confronto anche con i Comuni la cui popolazione verte su Pavia e con le strutture che rappresentano poli attrattivi per i gruppi non residenti.

Le azioni sono state finalizzate a :

1. *Costruire le condizioni per un'azione coordinata, stabile e continuativa all'interno dell'Amministrazione Comunale, basata sull'assunzione dei contenuti e delle pratiche temporali come tematica trasversale avente dimensioni e implicazioni multiple.*

La costituzione del Gruppo Interassessorile (formato da Sindaco, Assessori Pari Opportunità, Urbanistica, Mobilità, Istruzione, Commercio) ha permesso l'interlocuzione tra i diversi settori comunali; la condivisione di un approccio nuovo alle tematiche temporali; l'attuazione dei necessari raccordi con le programmazioni generali dell'Ente; la valorizzazione di quanto già in atto nei diversi settori e la prefigurazione di ulteriori connessioni tematiche.

Il coinvolgimento diretto di uffici e strutture comunali nella fase di informazione e monitoraggio e la loro partecipazione ai Tavoli multipartner ha inoltre consentito di attuare un primo passo verso la formazione di conoscenze utili a costruire la necessaria interazione di risorse e competenze all'interno dell'ente.

2. *Definire ed attuare una metodologia di partecipazione e di progettazione condivisa che potesse diventare in futuro pratica assodata di dialogo e di interazione tra enti e realtà diverse.*

E' stato messo a punto un percorso di progettazione partecipata reso operativo attraverso la diffusione di informazione sui temi e gli obiettivi del progetto, la realizzazione di incontri con attori e soggetti del territorio e consultazioni dirette con gruppi di portatori di interesse e la costituzione di Tavoli multipartner e di Gruppi di Lavoro che hanno discusso e approfondito tematiche di comune interesse ed elaborato proposte in merito⁴.

3. *Sistematizzare i dati, le analisi, le esperienze pregresse in una visione più organica da cui far emergere in modo più netto e concreto le priorità di intervento e l'effettiva sostenibilità degli interventi; approfondire la conoscenza di alcune problematiche emergenti attraverso indagini e aggiornamenti.*

Il progetto è partito da una lettura complessiva e trasversale dei dati disponibili e dei risultati delle azioni descritte, che ha permesso di tratteggiare una prima analisi delle caratteristiche della città in relazione ai mutamenti sociodemografici in corso, da cui si evidenzia una nuova complessità sociale che occorre comprendere e affrontare in modo sinergico e condiviso, facendo incontrare i diversi punti di vista e trovando un equilibrio dinamico e sostenibile.

⁴ Punto 1.4 "Un percorso partecipato"

L'analisi di partenza è stata integrata in corso di realizzazione da *tre nuove indagini* mirate ad approfondire da un lato il ruolo dei servizi di pubblica utilità (scuole e sportelli pubblici, in primis) rispetto a come non solo i residenti a Pavia ma anche i non residenti vivono lo spazio-tempo urbano (e quindi a come questi servizi impattano sulla qualità della vita delle persone), e dall'altro lato le caratteristiche proprio delle popolazioni di pendolari e di city-users che periodicamente usufruiscono della città, dei suoi spazi e dei suoi servizi.

Le indagini previste e realizzate⁵ riguardano pertanto le *tre aree tematiche degli sportelli pubblici, delle scuole e dei non residenti* ("popolazioni temporanee") che gravitano su Pavia.

L' "*Indagine sull'utenza degli sportelli pubblici a Pavia*" è focalizzata su 4 sportelli pubblici individuati come rilevanti in città, sia per afflusso che per funzioni e per ubicazione, oltre che già monitorati (sotto altri punti di vista) nella precedente rilevazione condotta dall'OSP nel 2005: si tratta degli uffici anagrafici/elettorali del Comune, della sede centrale delle Poste, dell'Inps e della sede della Polizia Locale. I dati che sono stati raccolti (tramite un questionario somministrato a 784 utenti nel corso di una settimana-tipo e durante tutto l'orario di apertura degli sportelli) riguardano in particolare le caratteristiche socio-anagrafiche degli utenti ed il loro giudizio su orari di apertura/chiusura degli sportelli, loro ubicazione nel tessuto urbano, servizi a distanza previsti e possibili migliorie rispetto ai luoghi di attesa.

L' "*Indagine sulle popolazioni temporanee a Pavia*" (realizzata tramite questionario sottoposto a 1.136 soggetti) è centrata invece su quelle categorie di persone che periodicamente (ma in una certa misura anche occasionalmente) si recano in città per motivi di lavoro, per fruire di servizi pubblici o commerciali, per studio o per svago. Rispetto a queste popolazioni che insistono sul capoluogo di provincia, spesso provenendo dai comuni limitrofi, si è deciso di sondare caratteristiche, motivazioni e destinazione finale dello spostamento relativamente a quanti si muovono con l'automobile (744 veicoli fermati, in due giornate tipo - martedì e sabato- e in orari mattutini), data l'alta rilevanza della mobilità privata a livello locale, come sottolineato da molteplici analisi precedentemente svolte su scala comunale e provinciale.

Infine l' "*Indagine sulla mobilità degli studenti delle scuole superiori di Pavia*" (che ha previsto una scheda di rilevazione somministrata in tutti i 9 istituti pubblici secondari cittadini, raggiungendo 7.985 studenti) ha inteso innanzitutto approfondire una fondamentale declinazione della dimensione spazio-temporale relativamente agli adolescenti (non toccati direttamente da precedenti indagini), rappresentata dai tragitti casa-scuola e scuola-casa, sia a livello intra che extra urbano, nella loro qualità di elementi "time-consuming" rispetto alla giornata dei ragazzi; parallelamente la rilevazione ha consentito di intersecare questo tema con quello del pendolarismo e della mobilità (in questo caso anche e in gran parte su mezzo pubblico), portando a realizzare una accurata mappatura dei comuni di provenienza degli studenti delle scuole superiori che rappresentano una importantissima popolazione temporanea per Pavia, data la loro provenienza, per $\frac{3}{4}$, da ambito extra comunale.

La ricerca è stata quindi concepita da un lato come metodologia coerente di lettura delle dinamiche presenti nel tessuto produttivo, sociale e culturale della città, dall'altro come strumento immediatamente utile alla discussione dei tavoli di coprogettazione e alla definizione di proposte concrete di intervento sugli aspetti di rilevanza temporale, con particolare riguardo alla fruizione e all'accessibilità dei servizi cittadini.

4. *Sperimentare percorsi di coinvolgimento di gruppi di attori locali attorno a temi definiti.*

Nel corso del progetto sono state sperimentate 2 azioni di progettazione partecipata:

1. "ANDAR PER VIA" Percorsi sicuri casa scuola

In collaborazione tra l'Assessorato Istruzione, l'Assessorato Mobilità, l'Assessorato Ambiente Sviluppo Sostenibile e Pari Opportunità, il Crea e Agenda 21 Locale è stato realizzato il Progetto"

⁵ Sezione C del Piano dei Tempi e degli Orari

ANDAR PER VIA",⁶ con l'obiettivo di favorire l'accessibilità e la fruizione ciclopedonale della città da parte dei bambini nei tragitti casa scuola, contribuendo così a sostenere l'autonomia personale e a migliorare la qualità ambientale e la sicurezza stradale della città. Il percorso si è snodato attraverso incontri di formazione, laboratori didattici, indagine sugli stili di mobilità delle famiglie, costruzione di proposte partecipate e organizzazione di eventi pubblici, tra cui la sperimentazione del "Pedibus"; ed ha coinvolto 30 insegnanti e 400 alunni/e di 12 classi delle scuole elementari del 1°, 3° e 4° Circolo e della Scuola media "Angelini", circa 800 genitori, oltre a cittadini, negozianti e associazioni cittadine.

Tra i risultati del progetto, al di là dell'ampia consultazione e partecipazione all'iniziativa, va segnalata l'azione di connessione tematica e operativa che è stata realizzata tra piani e progetti diversi e che apre la strada a nuovi e più articolati interventi. Si sottolinea in particolare:

- ❑ L'integrazione tra gli obiettivi del progetto e quelli dell'asse "Mobilità sostenibile" e "Qualità della vita e qualità dell'ambiente" del processo di Agenda 21. L'Associazione Medici per l'Ambiente, partner di Agenda 21, ha collaborato al progetto nella sensibilizzazione degli adulti, intervenendo nell'incontro con i genitori degli studenti previsto per il 4 maggio 2006.
- ❑ L'integrazione con il progetto "Strada Amica", promosso dall'Assessorato Polizia Locale e Mobilità. I Vigili urbani hanno collaborato con l'equipe di progetto e hanno realizzato una serie di incontri nelle scuole a fine anno scolastico 2005-2006.
- ❑ La collaborazione dell'Assessorato Mobilità per in nuovo progetto 2006-2007 attraverso la concertazione delle linee guida del progetto Strada Amica e la realizzazione di incontri nelle classi aderenti all'iniziativa.
- ❑ L'integrazione con il progetto "Pavia aperta al futuro. Tempi e spazi per una città partecipata" promosso dall'Assessorato Pari Opportunità per ciò che concerne l'asse "Mobilità sostenibile e percorsi casa-scuola"
- ❑ La realizzazione di eventi in collaborazione con CREA, Ufficio Agenda 21, FIAB per la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (PEDIBUS per l'entrata a scuola con le classi aderenti al progetto).

2. *"COINCIDENZE" Laboratorio partecipato per la riqualificazione dell'area della stazione FFSS di Pavia*

In collaborazione con la Facoltà di Ingegneria, Corso di Laurea in Ingegneria Edile/Architettura (Corso di Sociologia Urbana) e con l'Osservatorio Società Pavese dell'Università di Pavia è stato realizzato un laboratorio partecipativo che, alternando seminari tematici con esperti, rilevazioni sul campo ed incontri progettuali, ha ragionato sull'ipotesi di riqualificazione e rivitalizzazione di un'area cruciale – la Stazione Ferroviaria, punto di incrocio di popolazioni, ritmi ed esigenze assai diversificate - dal punto di vista spazio temporale e dei flussi di frequentazione. L'esperienza ha coinvolto assessori e tecnici del Comune di Pavia, esperti di riqualificazione e progettazione partecipata, docenti della facoltà e 33 studenti del quarto anno della Facoltà di Ingegneria edile/Architettura; ed ha prodotto alcune ipotesi progettuali⁷, che sono state sottoposte anche al vaglio dei cittadini durante un'esposizione al pubblico (durata un mese e con modalità interattive di raccolta delle opinioni, quali l'uso delle video-interviste con i passanti) nella stessa area oggetto di studio.

La finalità della sperimentazione era quella di lavorare congiuntamente ad un'ipotesi di riconfigurazione fisica del luogo e di definizione di interventi temporalmente orientati a partire dalla pluralità di soggetti e dalla multimodalità di fruizione, offrendo nel contempo elementi di riflessione più ampia sulla necessità di ripensare la città secondo criteri di progettazione architettonica urbana che sappiano migliorare le condizioni di abitabilità e mobilità sulla base delle esigenze delle diverse popolazioni che vi si incrociano e che vi convivono.

1.3 *Un approccio di genere.*

Il percorso sopra illustrato ha avuto come riferimento centrale l'Assessorato alle Pari Opportunità del Comune di Pavia che dal 2002 si è impegnato ad operare affinché le tematiche

⁶ "STRADE BELLE E SICURE – ANDAR PER VIA. PERCORSI SICURI PER ANDARE A SCUOLA A PIEDI O IN BICICLETTA" - anno scolastico 2005/06 - realizzato dalla Cooperativa "Il sentiero di Arianna" e da COMUNICAMBIENTE e cofinanziato dalla Fondazione Cariplo

⁷ "COINCIDENZE" Laboratorio partecipato per la riqualificazione dell'area della stazione FS di Pavia. Pubblicazione finale

di genere entrassero a pieno titolo nelle politiche locali e costituissero un criterio importante e riconosciuto delle programmazioni locali.

L'istituzione nel 2003 dell' *Assessorato alle Pari Opportunità* - accanto al già esistente Centro di Parità Locale che fa capo alla rete dei Centri Risorse di Parità della Regione Lombardia - ha permesso un salto di qualità nell'approccio e nella operatività dell'Amministrazione Comunale, sottolineando sia l'importanza dei temi posti all'attenzione sia il valore della presenza di donne nei luoghi di responsabilità e direzione come elementi propulsori di un cambiamento di mentalità e di pratica amministrativa. Da allora in poi le tematiche di genere e le iniziative di sensibilizzazione cittadine sono cresciute esprimendosi, come già illustrato, in progettualità specifica e in creazione di strutture e reti locali per l'azione congiunta, quali:

- La costituzione nel 2000 del **Consiglio delle donne** come organo di consultazione aperto al contributo di donne attive nella vita sociale e culturale della città, che ha espresso la volontà di aprire canali di consultazione permanente della cittadinanza e di coinvolgere attivamente i soggetti sociali nel processo di costruzione del protagonismo femminile in una realtà che vede l'impegno attivo delle donne in ogni settore della vita sociale cittadina ma una scarsa rappresentanza nelle sedi istituzionali e politiche.
- L'esperienza della **Banca del Tempo "KAIROS"**, che ha introdotto il tema dello scambio solidale del tempo in una dimensione più ampia, come strumento per rafforzare la solidarietà e la coesione sociale e stimolare l'organizzazione diretta e l'autogoverno del proprio tempo.
- L'attività del **Comitato Pari Opportunità** del Comune di Pavia, istituito con deliberazione di Giunta del 27. 09.99 ai sensi e per effetto dell'art. 28 del DPR 3.8.1990 n. 333, che – in coerenza con le funzioni attribuite dalla normativa – ha svolto attività di informazione, studio, documentazione ed elaborazione di proposte riguardo a formazione professionale, flessibilità degli orari di lavoro in rapporto ad esigenze di conciliazione dei tempi, problemi e denunce di discriminazione di fatto; con un'attenzione particolare al tema del benessere organizzativo.
- La creazione del **Servizio di Consulenza Legale**, che dal 2000 opera continuativamente a sostegno di donne e uomini che necessitano di orientamento e supporto in situazioni di conflitto o difficoltà e in materia di diritti.
- L'attivazione della **Biblioteca di Genere**, aperta al pubblico con servizio di prestito attivo dal 2002 ora implementato con la collaborazione ed il contributo dell'Ufficio della Consigliera di Parità Provinciale di Pavia.

In tempi più recenti, nel 2006, è stato organizzato il **Servizio di mediazione dei conflitti** in collaborazione con il CIRC (Centro Interdipartimentale per la Risoluzione dei Conflitti dell'Università di Pavia) e al DIKE (Associazione per la Mediazione dei Conflitti di Milano).

E' stata inoltre istituita la **Commissione Consiliare VII Pari Opportunità e Politiche Temporal** che ha il compito di sostenere e diffondere iniziative e buone pratiche che promuovano uguali opportunità per tutti i cittadini e le cittadine.

Il Comune di Pavia, congiuntamente a una rete di partner locali pubblici e privati ha partecipato in qualità di coordinatore generale ai progetti comunitari EQUAL⁸ realizzati da una Partnership di Sviluppo formata da 4 territori lombardi (Pavia, Lodi, Cremona, Mantova) e da reti di sostegno locali (Università, Provincia, Organizzazioni Sindacali, Associazioni datoriali, enti privati) sul tema della *conciliazione dei tempi e della equa ripartizione tra i sessi degli impegni familiari e domestici* come presupposto per garantire a donne e uomini le medesime condizioni di accesso e permanenza nel mercato del lavoro e una migliore qualità della vita quotidiana.

In questo ambito sono state sperimentate iniziative e servizi innovativi a sostegno dell'armonizzazione dei tempi delle persone e delle famiglie; è stato attivato un *Centro Risorse per la conciliazione dei tempi*, struttura che svolge attività di informazione e consulenza a persone e organizzazioni sulle tematiche di parità; è stata sottoscritta con delibera di Giunta l'adesione alla *Carta Europea della Conciliazione*⁹, della Rete Europea dei Comuni, "impegnandosi a favorire gli interventi volti alla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, a promuovere politiche appropriate sulla gestione del tempo e dello spazio fisico, ad intraprendere iniziative a favore della

⁸Equal I fase CONTEMPO. Le città in rete per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro"; Equal II fase "CONpiùTEMPO". La rete delle città per la conciliazione dei tempi

⁹ Equal CONTEMPO, Accordo transnazionale "European Cities Network for Conciliation"

conciliazione nelle diverse sfere della società". Inoltre sono stati realizzati eventi¹⁰ che hanno ampiamente sollecitato il confronto a livello cittadino, coinvolgendo studenti e studentesse degli Istituti Superiori, docenti di vari ordini e gradi di scuola, organizzazioni sindacali e delegate aziendali, Comitati Pari Opportunità del Comune e dell'Università, Circoscrizioni cittadine.

A tutt'oggi il Progetto CONPIUTEMPO sta sperimentando un nuovo servizio di supporto alla conciliazione dei tempi delle donne sole con figli, in particolare delle lavoratrici dei servizi di cura alla persona che svolgono l'attività in orari atipici, in collaborazione con cooperative e associazioni attive sul territorio.

L'Assessorato alle Pari opportunità ha inoltre lavorato ad un progetto sul **benessere organizzativo**¹¹ delle dipendenti e dei dipendenti comunali che ha analizzato e valutato possibili misure di riorientamento delle strategie di gestione delle risorse umane nel contesto dell'ente, con l'obiettivo di migliorare l'organizzazione aziendale, collocando le persone al centro delle politiche innovative e mobilitando discipline e competenze professionali necessarie ad affrontare le trasformazioni e i problemi emergenti.

L'approccio alle politiche temporali è stato dunque fortemente caratterizzato dalla consapevolezza della centralità delle problematiche che le donne vivono in relazione alla gestione dei ritmi e degli impegni quotidiani, in un difficile equilibrio teso a conciliare lavoro, maternità, cura parentale, responsabilità domestiche all'interno dei vincoli e delle rigidità derivanti dai sistemi aziendali e dall'organizzazione sociale della città.

Il recente e significativo aumento della presenza femminile nell'Amministrazione Comunale – sindaco, assessore e consigliere comunali – e la collaborazione tra Assessorati alle Pari Opportunità di Comune e Provincia e con la Consigliera di Parità sono elementi di stimolo che non solo tendono a riequilibrare in parte la situazione di scarsa rappresentanza delle donne nei luoghi decisionali ma sottolineano la volontà di assumere la questione di genere come uno degli indicatori principali dell'azione di governo locale.

1.4 Connessioni tematiche e programmazione locale

Nelle esperienze realizzate l'Amministrazione ha lavorato per costruire una logica più articolata di "vicinanza" tra le tematiche temporali e i piani e progetti comunali, attraverso la collaborazione interassessorile e una "lettura" organica delle iniziative dei diversi settori per individuare temi e modalità di interazione, con l'obiettivo di costruire ambiti comuni di riflessione/azione e di integrare l'approccio temporale nelle programmazioni locali in una logica di mainstreaming.

I temi di riferimento del Piano presuppongono dunque uno stretto collegamento con le principali programmazioni locali:

- **Il "Piano di Azione Locale per lo Sviluppo Sostenibile di Pavia (Agenda Locale 21)** offre un ambito consolidato di consultazione e concertazione cittadina in cui la trattazione dei problemi ambientali, della qualità della vita, della salute e della mobilità urbana sostenibile permette un'interazione diretta con gli indirizzi e i progetti del Piano, in particolare con l'iniziativa dei percorsi sicuri casa scuola e le possibili misure di flessibilizzazione oraria dei servizi e delle scuole anche in relazione alla diminuzione del traffico e dell'inquinamento. I referenti di Agenda 21 hanno partecipato costantemente alle attività dei tavoli multipartner e il Forum di Agenda 21 costituisce uno degli ambiti di confronto privilegiati per lo sviluppo delle iniziative.
- **Il "Piano Urbano della Mobilità"**, appena approvato in Consiglio Comunale, nel ridisegnare la mobilità cittadina secondo principi di scorrevolezza del traffico, di diminuzione della pressione veicolare sul centro storico, di razionalizzazione e ottimizzazione del trasporto pubblico e di promozione di schemi di mobilità alternativa, assume l'aspetto temporale come indicatore importante delle misure che accompagneranno la sua realizzazione. L'interazione tematica riguarda in modo

¹⁰ Settimana della Conciliazione

¹¹ "Benessere organizzativo. Per migliorare la qualità del lavoro nelle amministrazioni pubbliche"

particolare le azioni relative all'accessibilità e fruibilità dei servizi cittadini, all'incentivazione della mobilità lenta e alla flessibilizzazione degli orari scolastici come contributo alla decongestione del traffico e alla conciliazione dei tempi di vita e lavoro delle famiglie. All'interno del P.U.M. inoltre viene lanciato un *"patto della mobilità"* con i cittadini pavesi al fine di costruire consapevolezza e corresponsabilità ampia attraverso l'istituzione di una *"consulta della mobilità"* che coinvolgerà numerose realtà (circoscrizioni, ACI, vigili urbani, grandi enti,...).

- ❑ **Il "Piano Regolatore Generale"** costituisce un importante livello di raccordo con le politiche temporali in quanto il programma di intervento a supporto sia della tutela urbanistica dell'identità cittadina sia della promozione della ripresa economica si basa su un concetto di sviluppo sostenibile attento ai diversi parametri connessi alla qualità della vita e agisce sulle principali dimensioni – offerta abitativa, città del lavoro, agricoltura e ambiente, spazi pubblici e servizi, viabilità e parcheggi – che connotano le trasformazioni urbane attuali. L'interazione si svilupperà in modo particolare sui temi dell'accessibilità e fruibilità dei servizi e delle scuole per ciò che concerne l'aspetto della loro dislocazione sul territorio, della rivitalizzazione e riqualificazione di spazi pubblici e aree urbane (Stazione Ferroviaria, quartieri periferici) e degli interventi a supporto dei percorsi sicuri casa scuola.
- ❑ Le linee guida del futuro **"Piano di Gestione del Territorio"** sono fortemente connotate a criteri di equità e sostenibilità ambientale e sociale nell'organizzazione e nella fruizione della città e richiedono processi organici di partecipazione e progettazione condivisa.
- ❑ **IL "Piano di Zona" del Distretto di Pavia** (legge 328/2000) approvato nel 2006 fornisce un piano di confronto essenziale tra i 12 Comuni che lo hanno sottoscritto, in particolare per quel che riguarda il percorso di progettazione partecipata territoriale relativo allo sviluppo e decentramento di servizi di supporto all'integrazione sociale e alle fasce deboli.
- ❑ **I "Progetti "Contratti di Quartiere: Pelizza, Scala, Crosione"** perseguono l'obiettivo di incrementare la funzionalità del contesto urbano, migliorare ed integrare i servizi e sviluppare la qualità abitativa e la progettazione di spazi comuni, attraverso la partecipazione e il coinvolgimento di attori e cittadini.
- ❑ Le **Disposizioni comunali in materia di orari del commercio** permettono un'ampia discrezionalità da parte degli esercizi cittadini nel ridisegnare gli orari di apertura e chiusura giornaliera e settimanale e aprono quindi uno spazio di discussione e negoziazione interessante dal punto di vista temporale, nel quadro dell'accessibilità e fruibilità dei servizi e della rivitalizzazione socioculturale del contesto cittadino.
- ❑ L'iniziativa **"Pavia città internazionale dei Saperi"** avviata dall'Assessorato alla Cultura costituisce una sperimentazione di vasto respiro nel quadro delle già numerose attività culturali della città, con l'obiettivo di costruire un programma di valorizzazione dei beni, dei saperi e dei talenti che individui e rilanci le vocazioni originali e specifiche della città, con il contributo di tutti i soggetti, istituzionali e sociali, che animano e sostanziano la vita urbana.

Infine, va evidenziato come il processo di modernizzazione della Pubblica Amministrazione, previsto dalle normative nazionali, abbia comportato anche per il Comune di Pavia la realizzazione di una serie di misure tese a semplificare le procedure e ad innovare **le modalità di informazione e comunicazione** attraverso l'utilizzo di strumenti e sistemi informatici e tecnologici e la conseguente formazione del personale¹²; nonché di misure di riorganizzazione oraria degli

¹² Piano del servizio "Sistema Informativo Territoriale", "Progetti di Innovazione Tecnologica", Progetti di comunicazione: - Progetto "Email per tutti", - Progetto "Le Chiavi della Città" - Progetto "Filodiretto"; Progetti infrastrutturali: - Progetto "Tuttinrete"; Progetti di formazione del personale per l'I.T.: - Formazione ECDL - Formazione avanzata per l'uso di software individuale - Formazione di "Didattica dei media" per insegnanti di scuola di infanzia (richiesta F.S.E.) - Formazione "Comunicazione in rete" (richiesta F.S.E. e corsi interni) Progetto di e-government europei: - eTEN 2004 (programma di lavoro eTEN 2004)

sportelli a maggiore affluenza di pubblico, con particolare riguardo ai Servizi Civici e all'Ufficio Pubbliche Relazioni.

1.5 Un percorso partecipato

La progettazione partecipata è una forma di progettazione che implica l'associazione e l'unione di più punti di vista al fine di creare la migliore soluzione possibile in termini di piani, progetti e strategie. È indispensabile fare interagire differenti capacità, competenze ed esperienze.

(Jeff Bishop - City planner - BDOR Bristol UK)

La progettazione partecipata è un processo educativo. Facendo lavorare insieme diverse persone (diversi saperi) si permette la conoscenza reciproca, si comprendono i problemi degli altri.

Tutto concorre alla crescita del senso di

appartenenza alla località costruendo il concetto di "comunità".

(Raymond Lorenzo - City Planner - ABCittà Milano)

IL SIGNIFICATO DELLA PARTECIPAZIONE

La stesura del Piano dei Tempi e degli Orari della città di Pavia si è avvalsa del contributo di tutte le voci sociali della città di Pavia che sono state ritenute strategiche per il tema in questione perché destinatarie degli stessi interventi.

Il processo che permette il coinvolgimento dei destinatari dei progetti al processo di produzione dell'attività progettuale è ciò che definiamo "partecipazione".

C. Alexander definisce *ordine organico* quel tipo di ordine che si raggiunge quando esiste *un perfetto equilibrio tra i bisogni delle singole parti e i bisogni dell'insieme* e afferma che solo le persone che vivono nella comunità ne possono guidare il processo di *sviluppo organico*, con ogni tipo di procedimento attraverso il quale gli utenti possano contribuire a modellare il proprio ambiente, e che egli definisce "partecipazione" (esperimento di progettazione democratica, 1977).

La partecipazione è di per sé positiva perché mette le persone a confronto e le coinvolge nel loro ambiente. Da una parte la gente ha bisogno di poter prendere delle decisioni fattive sull'ambiente, dall'altra ha bisogno di potersi identificare in esso. Questi due aspetti – controllo creativo e senso di appartenenza – sono, naturalmente correlati: non possiamo controllare un ambiente se in una certa misura non ci appartiene... e viceversa.

Un processo partecipato applicato alle tematiche temporali di una città implica la sinergia di fattori diversi per il raggiungimento (o il rafforzamento) dei seguenti obiettivi:

1. *qualità morfologica*: l'insieme delle condizioni tipologiche del progetto tali da garantire la valorizzazione dell'area in oggetto di riqualificazione e degli edifici compresi nonché il raggiungimento di soddisfacenti livelli qualitativi dal punto di vista urbanistico-architettonico, relazionale e percettivo;
2. *qualità fruitiva* : l'insieme delle condizioni che garantiscono un buon uso degli spazi (aperti e coperti) da parte dei cittadini e degli utenti, con l'approfondimento delle questioni inerenti l'accessibilità, la sicurezza e possibili nuove forme di gestione;
3. *promozione dell'identità locale*: la partecipazione al processo decisionale da parte dei fruitori del progetto è condizione base per la futura vivibilità della città (delle sue aree e strutture) sia in termini di uso dello spazio che di promozione dell'identità locale.

Il processo mette in relazione le persone con il luogo di appartenenza nell'ottica di favorire l'emersione di esigenze, modalità d'uso e priorità di intervento condivise per orientare le scelte dei tecnici incaricati della realizzazione delle diverse fasi di progetto.

Persone - il progetto di partecipazione promuove l'uso di tecniche e strumenti volti a facilitare la capacità di ideazione e azione locale a partire dai **portatori di interesse (stakeholders)**: bambini e

ragazzi (studenti) e adulti (amministratori locali interessati, tecnici comunali interessati, personale docente, rappresentanti del mondo del commercio e dei trasporti pubblici, responsabili del progetto, cittadini e associazioni locali). Compito dei facilitatori è quello di supportare ogni soggetto per poter facilitare il lavoro condiviso e la costruzione del consenso attorno a idee e bisogni condivisi.

Luogo – la città è il luogo di quotidianità per cittadini (ragazzi e adulti) residenti e non residenti. La centralità del luogo va oltre la localizzazione degli interventi. Favorendo differenti approcci al tema, si individuano diverse attività (o indirizzi) finalizzate a costruire una visione futura collettiva degli specifici spazi interessati, da leggersi in termini di bisogni, necessità e senso di appartenenza.

Processo - la progettazione urbanistica, a cui il piano dei tempi offre un miglioramento, si concentra troppo spesso sul tema del "cosa fare" difficilmente segnala "come". Il progetto si propone di colmare questa mancanza attivando un processo partecipato capace di costruire le condizioni necessarie all'interazione concreta tra i portatori d'interesse, alzando il livello d'efficacia del progetto in termini di informazione, lettura delle percezioni e delle quotidianità, emersione dei bisogni e delle istanze locali, ideazione di proposte sperimentabili.

LE MODALITÀ DEL COINVOLGIMENTO

Il percorso che ha portato alla predisposizione del Piano dei tempi e degli orari della città si è dunque basato:

- o sulla collaborazione tra 5 Assessorati del comune attraverso il Gruppo Interassessorile
- o sul coinvolgimento degli uffici e delle strutture che operano a stretto contatto con la popolazione o che si configurano come rilevanti per le tematiche trattate (URP, Crea, Agenda 21 Locale, Polizia Locale, Anagrafe e Servizi demografici, Ufficio traffico, Ufficio Tecnico, Centro Locale di Parità, Ufficio Tempi, Centro Risorse per la conciliazione dei tempi, Commissione Consiliare di Parità)
- o sulla collaborazione con gli altri enti pubblici del territorio
- o sul coinvolgimento degli attori dello sviluppo locale, delle organizzazioni della società civile e di gruppi di cittadini

attuato attraverso distinte modalità di confronto (tavoli, gruppi di lavoro, incontri, laboratori, ..) finalizzate a favorire la condivisione delle scelte e individuate come strumenti sperimentali di una metodologia partecipata da consolidare nel tempo.

Il Tavolo di Coordinamento Interassessorile (TCA)

Il primo livello di coordinamento attivato per il processo di costruzione del PTO di Pavia è quello del Tavolo Interassessorile che ha svolto un ruolo di indirizzo e coordinamento del processo di costruzione del piano, di verifica dei risultati dei lavori del tavolo e di controllo dell'attuazione.

Soggetti coinvolti:

Sindaco, Assessore Ambiente Sviluppo Sostenibile Pari Opportunità e Politiche dei Tempi e degli Orari, Assessore Istruzione, Assessore Mobilità, Assessore Urbanistica, Assessore Formazione e Commercio.

I Tavoli Multipartner

A partire dalle interviste effettuate con gli assessori di riferimento, degli incontri preliminari con i diversi interlocutori coinvolti, dei dati emergenti dalle diverse ricerche, sono stati attivati e condotti *tre Tavoli di Lavoro tematici*, ciascuno partecipato dagli interlocutori dei settori dell'Amministrazione Comunale e dagli altri enti e soggetti territoriali le cui competenze riguardano i campi di applicazione del Piano dei Tempi.

I Tavoli si sono riuniti tra ottobre 2006 e febbraio 2007, con il compito di approfondire i temi dell'accessibilità/fruibilità dei servizi pubblici, degli orari dei servizi commerciali e della flessibilità degli orari scolastici in relazione alla mobilità urbana sostenibile; convergendo poi in fase finale – 6 marzo 2007- in un Workshop di confronto plenario che ha integrato e validato le proposte e i percorsi discussi.

Per ogni tavolo sono stati effettuati in media tre incontri (2 per il tavolo del Commercio), condotti da esperti con strumenti di facilitazione grafica, per analizzare e approfondire le

implicazioni, le risorse e le necessità nei diversi ambiti e individuare alcune proposte concrete ed attuabili dall'inizio del 2007.

A. TAVOLO "SERVIZI E SPAZI PUBBLICI "

Obiettivi: confronto e co-progettazione per analizzare e individuare modalità e strumenti che favoriscano l'accessibilità degli sportelli pubblici, il coordinamento tra servizi e l'informazione efficace verso la città.

Soggetti coinvolti:

Comune di Pavia: Assessorato Ambiente Sviluppo Sostenibile Pari Opportunità; Ufficio Tempi, URP, Settore Servizi Civici, Ufficio Tempi, Centro Risorse Conciliazione Tempi, Polizia Locale, Agenda 21 Locale, Consigli Circoscrizionali di Pavia Storica – Pavia Est - Pavia Nord Est – Pavia Ovest;

Altri enti pubblici:

Amministrazione Provinciale, Prefettura, Direzione Provinciale del Lavoro, Inps, Agenzia del Territorio, Agenzia delle Entrate, Centro Servizi Amministrativi-Ufficio Scolastico Provinciale, ASM, ASL, INAIL, ASP- Azienda di Servizi alla Persona, Ufficio Consigliera di Parità, Università degli Studi

Altri enti: Organizzazioni Sindacali Cgil, Cisl e Uil

B. TAVOLO "TEMPI, SPAZI, ORARI SCOLASTICI E MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE"

Obiettivi: confronto e co-progettazione tra Scuole, Amministrazione comunale, ASM e aziende di trasporto private per individuare e analizzare modalità di riorganizzazione degli orari e dei trasporti urbani ed extraurbani che favoriscano la diminuzione del traffico in corrispondenza dell'entrata/uscita degli studenti e l'adozione di schemi di mobilità alternativa.

Soggetti coinvolti:

Comune di Pavia: Assessorati Ambiente, Mobilità, Istruzione; Crea, Agenda 21 Locale. Polizia Locale

Altri Enti: Prefettura, Dirigenti scolastici del 1°, 2°, 3° e 4° Circolo scuole elementari, Dirigenti scolastici di Istituti Superiori pubblici (Liceo Scientifico Copernico, Liceo Scientifico Taramelli, ITIS Cardano, ITCT Bordoni, IPS Cossa, Istituto Geometri Volta); Consigli Circoscrizionali di Pavia Ovest e Pavia Storica ; ASM, LINE spa, ACI, AC Pavia, Comuni di Cava Manara e Cura Carpignano, Adiconsum

C. TAVOLO "ORARI DEL COMMERCIO"

Obiettivi: confronto e co-progettazione per individuare e analizzare misure di riorganizzazione oraria degli esercizi commerciali più favorevoli alla popolazione e di informazione e promozione nell'ambito della rivitalizzazione urbana.

Soggetti coinvolti:

Comune di Pavia: Assessorato Commercio, Urp

Altri Enti: Prefettura, Provincia, Camera di Commercio, ASCOM, Confesercenti, Centro Commerciale Piazza Vittoria, Associazione Artigiani Pavia, Confederazione Nazionale dell'Artigianato, Unione Liberi Artigiani; Federconsumatori, Adiconsum; Prefettura; Consigli Circoscrizionali

I Gruppi di lavoro

Parallelamente ai lavori dei Tavoli, sono stati attivati 3 Gruppi di lavoro funzionali all'approfondimento di aspetti specifici che, attraverso un percorso di metodologia partecipativa, hanno coinvolto, consultato e attivato porzioni specifiche della popolazione, portatori di interesse, istituzioni, associazioni ed esperti:

- ❑ *Il LABORATORIO "COINCIDENZE"* con l'obiettivo di attuare un percorso partecipato per la riqualificazione dell'area della Stazione Ferroviaria; cui hanno partecipato Docenti e studenti del Corso di Sociologia Urbana, Facoltà di Ingegneria, Corso di Laurea in

Ingegneria Edile/Architettura dell'Università di Pavia; esperti di riqualificazione urbana e progettazione partecipata, tecnici e dirigenti dei Settori Mobilità e Urbanistica, Assessori Mobilità, Urbanistica, Ecologia e Pari opportunità.

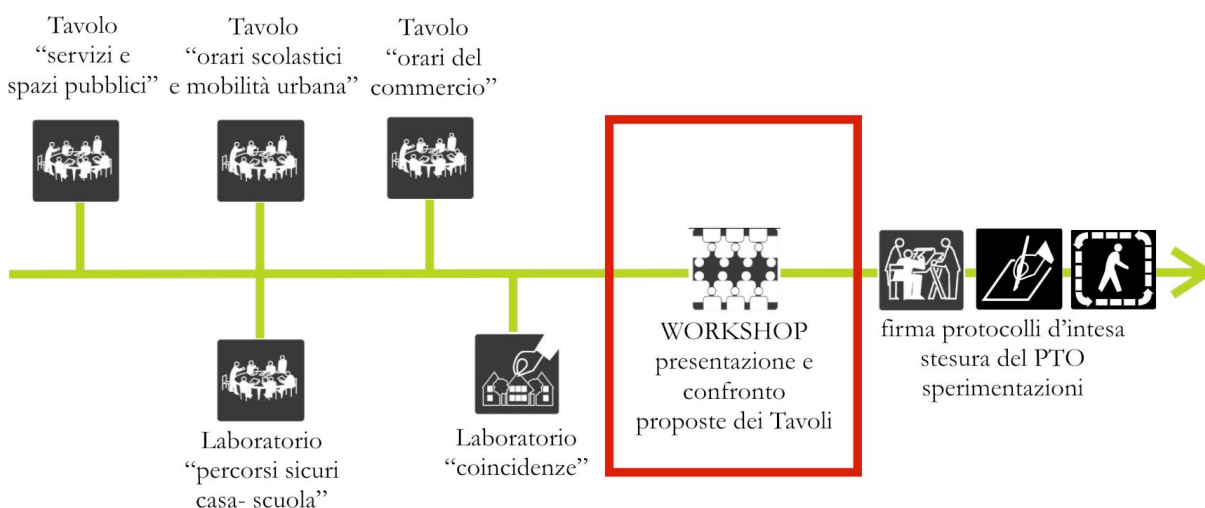
- ❑ *Il LABORATORIO “PERCORSI SICURI CASA SCUOLA”* con l'obiettivo di valorizzare la mobilità lenta attraverso la sperimentazione e la messa in opera di alternative per i percorsi casa-scuola delle scuole primarie (pedibus); cui hanno partecipato Settore Istruzione, Settore Ambiente e Sviluppo Sostenibile, Settore Mobilità, Agenda 21 Locale, Crea, Associazione Comunicambiente, Cooperativa Il filo di Arianna, Direzioni didattiche 1, 2, 3, 4 Circolo
- ❑ *Il GRUPPO DI COORDINAMENTO TRA SERVIZI DI PROMOZIONE PARI OPPORTUNITA' E CONCILIAZIONE TEMPI* che ha attuato un raccordo con strutture e progetti (Equal Conpiutempo, Monitor Donna,...) operanti sul territorio, coinvolgendo Centro di Parità, Centro Risorse per la Conciliazione dei Tempi e Comitato Pari Opportunità del Comune di Pavia, Ufficio Consigliere di Parità, Assessorato alle Pari Opportunità della Provincia e alcune associazioni e cooperative caratterizzate da alta presenza di personale femminile e operanti in aree di interesse, quali servizi aperti al pubblico e rivolti alla popolazione femminile, erogazione di servizi di cura alle famiglie e impiego di lavoro immigrato (Cooperativa Liberamente, Cooperativa Aldia, Cooperativa Marta, Associazione Babele, Cooperativa Fai Pontevecchio, Associazione Apicolf).

Il Workshop – assemblea plenaria

A partire dagli elaborati prodotti e dai risultati raggiunti dai tre Tavoli tematici e dai 3 gruppi di lavoro, è stato organizzato un incontro plenario per facilitare la conoscenza e lo scambio tra i partecipanti dei tavoli già attivati.

Obiettivi principali: confrontare e valutare insieme – assessori e dirigenti, referenti dei diversi Tavoli tematici, operatori dei progetti o interventi fin qui realizzati - le esigenze/aspettative prioritarie e definire le azioni da valorizzare e le sperimentazioni da avviare nei prossimi mesi.

Soggetti coinvolti: partecipanti dei tre Tavoli tematici e dei 3 Gruppi di lavoro.



Complessivamente gli enti che hanno partecipato ai percorsi sono:

ENTI PUBBLICI

COMUNE DI PAVIA: Assessorato Ambiente e Pari Opportunità, Assessorato Urbanistica, Assessorato Mobilità, Assessorato Istruzione, Assessorato Commercio; Direttore generale, URP, Settore Mobilità, Settore Servizi Civici, Ufficio Tempi, Centro Risorse Conciliazione Tempi, Polizia Locale, Consigli Circoscrizionali di Pavia Storica – Pavia Est - Pavia Nord Est – Pavia Ovest, Agenda 21 Locale, Crea, Comitato Pari Opportunità

ALTRI ENTI PUBBLICI: Amministrazione Provinciale, Prefettura, Direzione Provinciale del Lavoro, Inps, Agenzia del Territorio, Agenzia delle Entrate, ASM, Centro Servizi Amministrativi-Ufficio Scolastico Provinciale, Asl, Inail, ASP- Azienda di Servizi alla Persona, Ufficio Consigliera di Parità, Università degli Studi ; Comune di Cava Manara , Comune di Cura Carpignano. Comune di Stradella,

ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA: Camera Di Commercio, ASCOM, Confesercenti, Associazione Provinciale Artigiani, Confederazione Nazionale dell'Artigianato, Unione Liberi Artigiani,

ASSOCIAZIONI CONSUMATORI: Federconsumatori, Adiconsum

ORGANIZZAZIONI SINDACALI: Cgil Cis, Uil

SCUOLE: Istituti Superiori Liceo Ginnasio Foscolo, Liceo Scientifico Taramelli, Liceo Scientifico Copernico, Istituto Magistrale Cairoli, Istituto Professionale Cossa, Itis Cardano, Istituto IPSIA Cremona, Istituto Tecnico Commerciale Bordini, Istituto Tecnico Geometri Volta; Direzioni Didattiche 1°, 2°, 3° e 4° Circolo;

ALTRI: ACI Pavia, LINE spa, AC Pavia, ACI, Europolis, ABCittà, Osservatorio Società Pavese Associazione Comunicambiente, Consulta del Volontariato, Centro Servizi Volontariato della provincia di Pavia, Collegio Ingegneri - Architetti, Sportello Donna -Bic Pavia, Unione Industriali, Collegio ragionieri Commercialisti, Associazione Maha Deva, Gold Age

Ascolto e consultazione

La consultazione cittadina si è arricchita anche attraverso momenti di ascolto con gruppi di portatori di interesse, attivati a partire dalle sperimentazioni o attraverso le indagini prodotte o attraverso incontri opportunamente predisposti :

studenti e studentesse di 3 Istituti Superiori¹³, associazioni facenti capo alla Consulta del Volontariato, Circoscrizioni, genitori di alunni delle scuole elementari statali¹⁴, cittadini e cittadine residenti, pendolari e temporanei¹⁵.

Anche le indagini hanno rappresentato uno strumento di coinvolgimento diretto di alcune popolazioni portatrici di particolari esigenze: 784 utenti degli sportelli pubblici, 1136 pendolari e city users che si muovono in automobile, 7985 studenti frequentanti i 9 istituti superiori pubblici.

I RISULTATI SIGNIFICATIVI

Il percorso illustrato ha permesso di aprire la strada ad un confronto che è solo all'inizio della sua progressione e che deve necessariamente interrogarsi sulle forme e sulle modalità del dialogo tra l'ente pubblico e la città ma anche fra le diverse componenti della comunità stessa, favorendo la circolazione di esperienze, lo scambio di riflessioni e la messa in comune di risorse e competenze.

L'avvio di questo processo intende porre al centro dell'attenzione il tema della *progettazione partecipata*, quale strumento innovativo delle pratiche sociali, indispensabile per costruire un rapporto proficuo a più livelli: tra le istituzioni che intervengono nella gestione della città, tra le istituzioni pubbliche e gli enti privati, tra le istituzioni e i cittadini, tra componenti diverse della comunità.

¹³ incontri da 2 ore ciascuno (11 gennaio 2007 presso Children's School, 30 ragazzi circa; 24 gennaio 2007 presso Liceo Scientifico N. Copernico, 60 ragazzi circa; 30 gennaio 2007 presso Istituto Tecnico Cardano, 80 ragazzi circa

¹⁴ Progetto "Andar per via"

¹⁵ Sessione di video ascolto – Laboratorio "Coincidenze" 12 settembre 2006 in occasione dell'iniziativa "Vieni a vedere Dai un parere" – Video interviste a testimoni qualificati raccolte durante l'arco di una settimana in giro per la città

La risposta positiva da parte delle componenti coinvolte, la partecipazione agli incontri, la disponibilità a confrontarsi su temi di non facile trattazione e con modalità non rituali, la consapevolezza che l'interazione si basa necessariamente su un rapporto virtuoso di confronto e responsabilità – e dunque sulla disponibilità a mettere in gioco ruoli consolidati e gestione in proprio delle convenienze particolari – sono gli elementi di valore che permettono oggi di definire un quadro di dialogo e di collaborazione dentro il quale potrà maturare la capacità progettuale singola e collettiva, in una dinamica fruttuosa tra adeguamento alle realtà in cambiamento, innovazione e sostenibilità degli interventi.

La capacità di confrontare punti di vista e interessi diversi non è dato scontato ma risultato di un percorso a lungo termine che deve investire prima di tutto le istituzioni e l'insieme degli attori del territorio, configurandosi come "buona prassi" capace di stimolare e permeare l'azione amministrativa e di governo, di produrre reti territoriali e microreti operative, di far crescere un'idea di interazione che non si basa solo sulla dinamica richiesta/risposta ma sul contributo fattivo di ciascuno, individuo o struttura che sia.

Lo spunto offerto dal percorso partecipato consiste nell'assumere un punto di vista diverso, che dalla consapevolezza della complessità di una situazione possa condurre ad una soluzione concertata in cui i diversi bisogni trovino tempi e spazi per esprimersi, secondo principi di convivenza civile e di cittadinanza agita attivamente e responsabilmente.

La sfida lanciata dal progetto consiste nel dare continuità, strumenti e regole a tale percorso, allargando progressivamente il raggio dei soggetti coinvolti e progettando le scansioni temporali e metodologiche della sua attuazione.

2. Gli obiettivi del Piano

2.1 Le trasformazioni del vivere urbano e l'uso del tempo

L'evoluzione socio-demografica¹⁶ della realtà pavese sta avvenendo secondo le direttrici tipiche della società contemporanea occidentale post-industriale, caratterizzate dai seguenti fenomeni:

⇒ Aumento della presenza femminile

La popolazione residente a Pavia è caratterizzata dall'aumento del tasso di femminilizzazione, che tende ad accrescersi all'aumentare dell'età: se la media delle presenze femminili è di 53 donne ogni 100 abitanti, distribuite in modo complessivamente omogeneo nei cinque quartieri cittadini, tale valore sale a 61 se si considera la popolazione con 65 anni e più ed arriva al 66% tra gli ultra-settantacinquenni, con una presenza più consistente di queste due fasce d'età nel quartiere Pavia Nord.

⇒ Incremento del processo di invecchiamento

Fin dagli anni '70 l'evoluzione demografica della città è caratterizzata da un progressivo processo di invecchiamento:

- l'analisi dell'indice di invecchiamento evidenzia una dinamica in crescita ancora in atto ed indica come allo stato attuale circa un quarto della popolazione pavese sia costituita da anziani;
- l'andamento dell'indice di vecchiaia segnala una recente e considerevole crescita, essendosi più che triplicato negli ultimi tre decenni del secolo scorso; dall'inizio del nuovo secolo sembra, però, assumere una, pur contenuta, inversione di tendenza, da collegare al lieve incremento delle nascite a cui contribuiscono principalmente le coppie immigrate giunte a risiedere in città.

⇒ Abbassamento del tasso di natalità

Tra i fattori alla base del fenomeno di invecchiamento demografico, occorre segnalare il calo delle nascite ed il miglioramento delle condizioni di vita che, diminuendo il rischio di morte, contribuisce ad accrescere la consistenza delle classi anziane andando ad incidere sul numero dei decessi. Mentre a partire dal 1971 il valore relativo alla natalità è quindi andato diminuendo,

¹⁶ Sezione B del Piano dei Tempi e degli Orari della Città di Pavia

quello della mortalità è aumentato determinando un saldo naturale negativo in tutto il periodo indicato.

⇒ Aumento dell'incidenza degli stranieri

Un altro fattore che caratterizza la dinamica demografica pavese è costituito dall'aumento dell'incidenza degli stranieri che all'aprile 2005 ammontavano a 4.062 individui, ossia al 5,6% del totale dei residenti, con un incremento rispetto all'anno precedente di 532 unità; elemento che a partire dal 2000 ha determinato la lieve tendenza in crescita della popolazione pavese.

Gli stranieri residenti a Pavia appartengono a 109 cittadinanze diverse, tra cui prevalgono le comunità albanese, rumena, ucraina e dominicana. La disaggregazione per sesso evidenzia che è di gran lunga maggiore il numero di maschi provenienti dall'Africa e dall'Albania mentre più consistenti sono le comunità femminili giunte dall'Ucraina e dall'America Latina. La composizione prevalente è riferibile a individui con età compresa tra i 15 e i 64 anni, raggiungendo il valore più elevato nella fascia 30-39 anni.

⇒ Trasformazione del modello familiare tradizionale

Gli abitanti di Pavia sono distribuiti in 35.919 famiglie, il 43% circa delle quali è costituito da nuclei unipersonali; tale tipologia familiare è composta nel 47% dei casi da individui celibi o nubili, tra i quali prevalgono nettamente i giovani, mentre circa un terzo è composto da vedovi più frequentemente ultrasessantacinquenni.

Un quinto delle famiglie pavesi è costituito da coppie senza figli, che nel 40% dei casi includono almeno uno dei due coniugi in età anziana. La presenza di figli è registrata nel 36% delle famiglie pavesi: si tratta nel 26% dei casi di coppie con figli e nel 10% circa di nuclei monogenitoriali, in cui prevale nettamente la presenza della madre. La forte incidenza di famiglie unipersonali influisce sulla dimensione media dei nuclei che corrisponde a due componenti, mentre nel caso di famiglie con prole, il numero medio di figli è pari a 1,5.

La tipologia familiare prevalente tra i cittadini extracomunitari è quella dei nuclei unipersonali, composti in maggioranza da giovani e adulti; seguita da quella costituita da genitori con prole (260 famiglie), in cui il numero medio di figli è pari a 1,6; seguono le coppie senza figli e le famiglie monogenitoriali in cui, anche tra gli stranieri, il genitore maggiormente presente è la madre.

⇒ Esodo dalla città e crescita demografica della cintura peri-urbana

Negli ultimi anni le dinamiche demografiche sopra citate si accompagnano sempre più ad

una fuoriuscita dei nuovi nuclei familiari (giovani coppie) dalla città (a causa del costo degli alloggi ma anche per la ricerca di una migliore qualità della vita) e ad una conseguente crescita urbanistica e demografica dei comuni limitrofi al capoluogo di provincia. Questo fenomeno produce un incremento numerico sensibile per quanto riguarda quelle "popolazioni temporanee" (pendolari e city-users) che tutti i giorni o periodicamente entrano in città per lavorare, per studiare o per fruire dei servizi in essa presenti (scuole, sportelli pubblici, negozi), con un evidente impatto sia sulla mobilità urbana che sulle modalità di fruizione dei servizi e degli spazi pubblici.

Negli ultimi dieci anni la provincia di Pavia è stata interessata da una trasformazione del proprio modello di sviluppo che, passando attraverso un ridimensionamento dei settori dell'agricoltura e dell'industria, ha visto accrescersi la consistenza dei servizi. Mentre l'agricoltura, pur contraendosi, rimane un comparto di rilievo dell'economia provinciale, con un valore aggiunto largamente superiore rispetto alla media lombarda, è soprattutto l'industria che, rispetto alla situazione regionale, risulta colpita da una crisi che coinvolge in particolare le attività locali tradizionali, ossia i settori tessile e calzaturiero, aggravata dall'assenza sul territorio di strutture ad alto valore tecnologico. La tendenza alla terziarizzazione che va consolidandosi, situa l'area pavese all'interno di un processo che caratterizza in termini generali l'economia dei paesi sviluppati.

L'analisi della situazione delineatasi negli ultimi 5 anni permette di evidenziare come i settori maggiormente interessati da dinamiche positive siano quello delle costruzioni, in crescita costante e quello dei servizi. In linea con l'andamento provinciale, il tessuto imprenditoriale pavese risulta caratterizzato dal modello imprenditoriale della micro-azienda e dalla rilevanza dell'artigianato, settore dinamico e vitale del sistema economico locale. La terziarizzazione in atto si concentra principalmente sul versante del pubblico impiego, laddove l'occupazione gravita su

alcuni importanti centri presenti sul territorio urbano, quali principalmente il polo medico-sanitario, il polo universitario ed il polo degli enti pubblici.

Anche a Pavia le nuove esigenze del mercato, la flessibilizzazione delle strutture organizzative, l'espansione dell'area dei servizi hanno determinato una nuova articolazione del mercato del lavoro caratterizzato dal diffondersi dell'intermittenza delle prestazioni e degli orari atipici; nel quadro dei cambiamenti in atto occorre infine aggiungere l'ingresso sempre più consistente delle donne sul mercato del lavoro.

Questi fenomeni hanno indotto una nuova organizzazione delle famiglie e degli individui che sempre di più debbono confrontarsi con la compresenza di impegni derivanti dai diversi tempi del lavoro e della cura dei figli e degli anziani.

Il persistere di modalità di vita connesse ad un modello organizzativo ormai al tramonto e l'emergere di un nuovo modello di organizzazione soprattutto del lavoro caratterizzato da fluidità e flessibilità, tendono, infatti a generare nuove problematiche e sfide, che sempre più spesso si incrociano e sovrappongono nei concreti menage familiari a partire dalla pluralità di ruoli (lavorativi, sociali, familiari, ..) che i genitori si trovano a ricoprire.

Tra i soggetti maggiormente esposti alle tensioni derivanti dai processi di trasformazione vi sono: i nuclei familiari ristretti, composti pressoché esclusivamente dai genitori giovani con uno o due figli piccoli, entrambi impegnati nel mondo del lavoro e spesso con posizioni e orari di lavoro atipici; i nuclei familiari composti da un solo genitore, perlopiù donne, con figli minori; i nuclei familiari in cui gli adulti debbono conciliare il lavoro con la cura degli anziani, specie quelli non autosufficienti o di figli e familiari diversamente abili.

Un altro elemento di forte attenzione è costituito dalla complessità delle popolazioni che insistono sulla città. Pavia va sempre più configurandosi come polo al centro di flussi diversificati di popolazioni che si muovono in una doppia direzione: verso la città per fruire dei suoi servizi, verso i centri urbani più grandi per il lavoro. Alla popolazione residente si affiancano dunque numerose popolazioni temporanee, dagli studenti universitari, agli studenti pendolari degli istituti superiori, ai city users che vengono in città per lavoro, agli utenti dei servizi sanitari e dei poli ospedalieri, ai flussi di turisti in periodi particolari dell'anno, ai visitatori occasionali che partecipano ad eventi socioculturali. La numerosità e diversità di queste popolazioni temporanee è in qualche modo l'elemento di maggior rilievo e novità delle trasformazioni in corso ed ha un impatto diretto sia sull'uso degli spazi, sulla mobilità cittadina, sull'organizzazione oraria dei servizi sia sulla dimensione complessiva della città in termini di capacità di accoglienza e potenzialità di sviluppo delle strutture ed infrastrutture urbane.

Le trasformazioni in corso vanno dunque influenzando e modificando da un lato gli stili e le abitudini di vita, dall'altro i modi di uso dello spazio e del tempo quindi le strategie di organizzazione della vita quotidiana, del lavoro, del tempo libero.

Conoscere in modo più approfondito le dinamiche di questi processi ed evidenziarne gli intrecci e i bisogni è, come si è detto, la condizione essenziale per agire in modo coordinato ed armonico sull'organizzazione della città e produrre effetti significativi nella qualità della vita dei suoi abitanti.

2.2 La visione generale

Il Piano dei Tempi e degli Orari, in applicazione delle disposizioni di legge - Legge 53/2000 e Legge regionale 28/2004 - si configura come documento programmatico che guiderà per gli anni a venire la generazione dei progetti di governo temporale della città.

In esso vengono definite le principali linee strategiche di intervento e le priorità tematiche attorno a cui l'ente intende muoversi per obiettivi; gli strumenti e le metodologie utili a garantire un'azione di governance basata da un lato sulla connessione tra le programmazioni comunali e quindi sulla definizione di una visione comune; dall'altro sulla partecipazione di attori chiave e di soggetti sociali attraverso un processo di assunzione di responsabilità e di reciproci impegni.

La costruzione del Piano è un processo di particolare importanza e significato perché permette per la prima volta di affrontare in modo globale e compiuto la complessità della

tematica temporale, evidenziandone gli intrecci trasversali e delineando strategie generali che dovranno necessariamente implementarsi nel tempo attraverso confronti, progettualità, verifiche sempre più ampie sia dal punto di vista dei contenuti trattati sia da quello dei coinvolgimenti e delle responsabilità condivise.

A tale scopo il PTO è concepito come laboratorio in divenire, percorso aperto al contributo di tutte le realtà interessate a lavorare in modo corresponsabile alla sua realizzazione, così da favorire e implementare a livello locale iniziative più ampie e diffuse da parte delle istituzioni ma anche delle organizzazioni imprenditoriali e sindacali, delle aziende, delle associazioni di categoria, culturali e sociali. Esso si configura come strumento agile, flessibile e aperto alla negoziazione, che si compone e si arricchisce di continue modifiche e si implementa nel tempo, sulla base di un dialogo continuo tra attori e soggetti pubblici e privati, capace di interagire con le trasformazioni e le diversità e di creare le compatibilità necessarie alla costruzione di un sistema urbano in cui possa essere ridisegnata complessivamente l'organizzazione dei ritmi e degli intrecci spazio-temporali della città.

Nella sua evoluzione e precisazione, il Piano dovrà porsi come uno degli elementi regolatori di processi complessi, di diversa origine e peso quali le trasformazioni in corso nei processi produttivi; l'evoluzione del modo di fruire della città da parte degli abitanti e degli utilizzatori temporanei; l'emergere di una diversa visione della cittadinanza, fondata sui diritti e sulle responsabilità, sulla ricerca della coesione sociale e su processi decisionali partecipati; la riforma della pubblica amministrazione, fondata sui principi di trasparenza, equità, semplificazione dell'accesso, snellimento dei procedimenti.

All'interno di una idea guida – *passare da rigidità imposte a flessibilità scelte, fluidificando i tempi urbani e creando nuove architetture spazio-temporali* - il Piano deve essere strumento di orientamento per tutte le programmazioni di settore e le politiche che influenzano la vita della città; deve sollecitare la costruzione di un progetto comune che migliori le opportunità di accesso ai servizi e ai beni urbani e aumenti la possibilità di scelta nelle strategie di impiego del tempo.

La finalità generale del Piano è dunque quella di *costruire un sistema urbano dei tempi e degli orari che sia progressivamente in grado di accogliere le aspettative e le nuove domande sociali di cui le diverse popolazioni sono portatrici e di creare le condizioni per una migliore qualità della vita quotidiana, rimuovendo i fattori più evidenti di squilibrio e di affaticamento e aumentando il tempo liberato ovvero gli spazi di autogoverno nella gestione dei ritmi individuali e sociale.*

In una città, anche di medie dimensioni come Pavia, le pratiche di vita quotidiana sono sempre più differenziate in relazione alla pluralità dei modelli di vita compresenti e alla difficile gestione del tempo obbligato, che influenza ed intreccia sempre di più i ritmi e le compatibilità individuali, familiari e sociali, inducendo le persone ad attuare acrobazie spesso defatiganti per far fronte ad impegni di diversa natura e confrontarsi con sistemi organizzativi differenziati, regolati da modalità proprie che a volte non entrano in contatto.

Il tema dei tempi delle città ha permesso di evidenziare e rendere visibile la *differenziazione di genere*, il modo specifico in cui le donne e gli uomini vivono il tempo del lavoro pagato e non pagato, il tempo libero, le relazioni, l'accesso ai luoghi della rappresentanza e dell'incontro.

Non a caso è stato il pensiero delle donne, fin dagli anni 70, a porre al centro dell'attenzione l'esigenza di armonizzare i tempi di lavoro con i tempi di vita in una prospettiva che privilegia la persona e la qualità dell'esistenza e che rimette in discussione l'organizzazione complessiva del territorio, del lavoro, della gestione della quotidianità.

In questo senso, il tema della *conciliazione tra vita familiare, professionale e sociale* – vale a dire dell'insieme delle misure che devono essere attuate a livello legislativo, nei luoghi di lavoro, sul territorio allo scopo di facilitare e sostenere l'armonizzazione degli impegni e delle responsabilità che le persone sono chiamate ad affrontare nella loro quotidianità – costituisce una discriminante centrale delle politiche temporali, che si intreccia con molte altre questioni - l'organizzazione attuale del lavoro, il sistema di welfare, i cambiamenti economici e culturali in atto che incidono sui bisogni, sulle aspettative e sugli stili di vita - e riporta alla necessità di modificare anche la concezione dei ruoli e dei rapporti tra i sessi, ragionando su una più equa

ripartizione degli impegni domestici e familiari e sull'assunzione di responsabilità da parte della società nella promozione di pari opportunità.

Un compito prioritario del Piano è quello di assumere pienamente il tema della conciliazione tra tempi di vita e di lavoro come problema sociale, che deve investire allo stesso modo gli uomini e le donne e su cui sono chiamati a riflettere tutti gli attori del territorio e che non può prescindere dalla questione della cittadinanza femminile, ancora fortemente messa in discussione dall'esistenza di pratiche discriminatorie e resistenze culturali.

Il Piano costituisce un'occasione per far emergere ed esplicitare visioni e bisogni diversi, anche silenziose, anche poco visibili e per creare uno spazio pubblico di confronto che, superando abitudini consolidate, concezioni culturali concluse o resistenze al cambiamento, produca una maggiore comprensione delle esigenze degli altri e l'assunzione di un punto di vista non univoco e autoreferenziale.

L'armonizzazione dei tempi è un processo che tende a trovare un equilibrio non solo tra ritmi e necessità diverse ma anche tra interessi e convenienze specifiche, individuando un piano di reciprocità indispensabile per dare un senso all'agire collettivo.

La portata di quest'intervento comporta la capacità di mettere a confronto esigenze, aspettative ed interessi spesso confliggenti o anche semplicemente non dialoganti e chiama dunque in causa protagonismi e responsabilità molteplici.

Richiede, conseguentemente, che tutti gli attori e i decisori locali si assumano in prima persona la responsabilità di riflettere su come e quanto la dimensione temporale sia elemento che influenza l'organizzazione dei contesti e delle relazioni produttive, sociali e culturali e che determina il rapporto tra cittadini e istituzioni, tra gruppi sociali e tra individui.

A questo scopo serve costruire un riferimento forte che, a partire da un quadro di insieme, possa stimolare l'organicità e il coordinamento delle misure, sulla base di regole generali definite, di scelte da privilegiare e di priorità da concordare, di strumenti comuni da utilizzare, di ambiti di confronto da rendere permanenti.

Il Piano deve svolgere esattamente questa funzione, affermando il ruolo dell'Amministrazione nella governance locale e valorizzando il protagonismo degli attori territoriali nel definire politiche temporali urbane a misura delle realtà cittadine in un processo ricorrente, distribuito e negoziato.

Il Piano è rivolto alla generalità dei cittadini e delle cittadine che vivono stabilmente a Pavia e di coloro che con continuità, saltuariamente o occasionalmente fruiscono dei suoi spazi e servizi; tuttavia pone attenzione specifica a quei soggetti sociali che vivono situazioni di maggior difficoltà o che meno sono in grado di gestire autonomamente la complessità della conciliazione e per i quali è necessario individuare interventi ad hoc. In questo senso interviene prioritariamente sui fattori di maggior squilibrio nell'intento di costruire una migliore vivibilità della città, orientata a garantire equità sociale e pari opportunità per tutti.

2.3 I temi di riflessione e le politiche di indirizzo

Il confronto interno all'Ente Comunale e il percorso di consultazione e partecipazione ha permesso di identificare e validare le aree tematiche d'intervento, definendo così il quadro generale all'interno del quale costruire le azioni progettuali.

Le politiche generali del Piano costituiscono le linee di indirizzo e le priorità di contenuto ad oggi individuate e riflettono problematiche, esigenze e riflessioni suffragate dalle analisi di contesto e condivise attraverso i Tavoli Multipartner.

Le 5 politiche di indirizzo de Piano dei Tempi e degli Orari sono così individuate:

Politica 1

Una città facile e accessibile.

Politica 2

Una città vivibile e sostenibile.

Politica 3

Una città riqualificata e accogliente.

Politica 4

Una città amica e solidale.

Politica 5

Costruzione partecipata delle politiche temporali.

POLITICA 1 UNA CITTA' FACILE E ACCESSIBILE

I problemi, le argomentazioni

Nelle politiche temporali il tema dell'accessibilità e fruibilità dei servizi è di particolare rilievo perché affronta alcuni dei nodi fondamentali legati alle evoluzioni demografiche e alle trasformazioni sociali del territorio e della vita dei suoi abitanti.

La diffusione di modalità orarie atipiche nell'organizzazione produttiva, la maggior partecipazione delle donne al mercato del lavoro, il pendolarismo verso la metropoli o verso luoghi di lavoro decentrati, la presenza crescente di popolazione anziana con i relativi problemi di scarsa autonomia sono alcuni fra i principali fattori che producono una diversa organizzazione dei ritmi e delle scansioni temporali quotidiane e rendono più difficile conciliare i molteplici impegni lavorativi e familiari. Come evidenziano diversi studi effettuati negli ultimi anni in numerose realtà urbane, l'accessibilità e le modalità di apertura dei servizi, pubblici e privati – in particolare quelli di pubblica utilità - svolgono un ruolo di primo piano rispetto alla dimensione spazio-temporale della vita quotidiana dei cittadini: una parte considerevole degli spostamenti intra-urbani, e quindi della correlata crono-agenda giornaliera e settimanale dei cittadini, è infatti legata alla loro fruizione diretta. Tuttavia, a fronte delle mutate esigenze familiari e sociali, l'organizzazione complessiva della città risponde ancora ad un modello rigido, con orari standardizzati, tempi non coincidenti o eccessivamente sincronici e modalità di erogazione che spesso si traducono in perdita di tempo, complicazioni e difficoltà di fruizione.

Dalle mappature e dalle indagini realizzate¹⁷, emerge quanto segue.

L'orario prevalente degli sportelli pubblici, quasi tutti collocati in centro e nelle zone immediatamente adiacenti, è sostanzialmente sincronizzato e articolato su cinque giorni, dal lunedì al venerdì, all'interno di una fascia oraria quasi sempre compresa tra le 8-8.30/9.00 e le 12.30/13.00; l'apertura pomeridiana è in genere prevista in due giorni la settimana tra le 14 e le 16-16.30 mentre l'apertura al sabato è ancora molto limitata. L'afflusso di utenti nella maggioranza degli sportelli registra un picco di massima tra le 10 e le 12 del mattino mentre, salvo alcuni casi, si verifica un afflusso assai più ridotto nell'orario di apertura pomeridiano, concentrato quasi sempre nel primo pomeriggio; l'apertura al sabato, praticata in particolare da alcuni uffici del Comune, registra invece una buona affluenza di utenti.

Gli orari di apertura di asili nido, scuole d'infanzia e scuole primarie sono compresi sostanzialmente tra le 7.30-8.30 e le 17.00-17.30, dal lunedì al venerdì; quelli delle scuole secondarie di 1° grado tra le 8.00 e le 16.00-16.30 con il "rientro" pomeridiano solo in alcuni giorni e per quote varianti di ragazzi) dal lunedì al sabato; e delle secondarie di 2° grado tra le 8.00 e le 13.00, con alcuni "rientri" pomeridiani in certi istituti, e sempre dal lunedì al sabato. Le scuole rappresentano dei poli importanti che catalizzano mobilità in accesso verso le 8 del mattino e in deflusso in parte alle 13 e in parte intorno alle 17, incidendo in modo significativo

¹⁷ Sezione B e Sezione C del Piano dei Tempi e degli Orari

sull'organizzazione spazio-temporale della città e sulla qualità della vita dei suoi abitanti e fruitori: questo accade sia rispetto ai flussi di mobilità intra-urbana (innanzitutto automobilistica) che rispetto alla conciliazione della varie attività quotidiane nell'agenda temporale innanzitutto dei genitori.

Per quel che riguarda gli orari dei servizi commerciali, va rilevato che mentre la grande distribuzione serve ampiamente la città in orari continuati e prolungati (dal lunedì al sabato, con l'aggiunta della domenica in buona parte dell'anno; con fasce orarie collocate prevalentemente tra le 8.00 e le 20.00), i negozi e i piccoli e medi esercizi commerciali sono generalmente chiusi nell'orario della pausa pranzo e dopo le 19,30 e il lunedì, nonostante le disposizioni comunali consentano fasce orarie molto ampie di apertura giornaliera e settimanale. In alcuni quartieri della città, si segnala una progressiva difficoltà del piccolo commercio accompagnato da una tendenza all'indebolimento del tessuto di relazioni, dal venir meno delle condizioni di sicurezza garantite dalla presenza di attività sulla strada e dall'aumento da parte dei residenti della percezione di abbandono e di isolamento. Per alcune categorie di cittadini (anziani, disabili, persone che non dispongono di mezzi privati) è un problema raggiungere aree commerciali esterne al proprio quartiere, o punti della grande distribuzione, per acquistare beni di prima necessità.

Anche buona dei servizi di rilevanza sociale ed economica si caratterizzano per un'apertura concentrata su cinque giorni la settimana, all'interno di fasce orarie che generalmente osservano la chiusura nella pausa pranzo e tra le 16,30 e le 19,30 a seconda della tipologia. Un accenno particolare va fatto alla rilevanza assunta dai servizi di assistenza offerti dalle organizzazioni sindacali che registrano un altissimo e crescente numero di affluenze, distribuite tuttavia in orari rituali, in alcuni giorni la settimana. Più in generale si osserva che i diversi servizi pubblici e di pubblica utilità praticano orari di accesso non coincidenti, anche all'interno dello stesso ente, con ulteriori problemi di fruibilità.

Questo tipo di organizzazione oraria da un lato crea un sovraffollamento degli sportelli in alcune ore, con conseguente effetto sul traffico, dall'altro non risponde alle esigenze di alcune fasce della popolazione, lavoratori con orari non standard e più estesi rispetto a quelli tipici del lavoro dipendente, pendolari su Milano o su altre città della regione, genitori con figli piccoli, entrambi impegnati professionalmente.

Si evidenzia quindi un nuovo fattore caratterizzato da un *aumento e da una diversificazione del profilo temporale della domanda di servizi da parte dei cittadini/utenti* che si intreccia con altri due ordini di problemi:

- o quello della composizione dei lavoratori degli sportelli, la maggioranza dei quali sono donne, spesso con figli, anch'esse divise tra tempo lavorativo e tempo per la famiglia, e per questo portatrici a loro volta di esigenze di conciliazione. Le caratteristiche di questa nuova domanda finisce in molti casi per confliggere con gli interessi dei lavoratori dei servizi ponendo il problema di una *doppia necessità di conciliazione*.
- o quello della scarsità di risorse umane e della difficoltà di sostenere i costi aggiuntivi necessari a garantire l'apertura in fasce orarie non rituali (pausa pranzo, pomeriggio, sabato).

Agire sugli orari significa necessariamente relazionarsi con livelli e problematiche multiple: l'organizzazione del servizio stesso, l'orario di lavoro dei dipendenti, la struttura della domanda da parte degli utenti, a sua volta correlata con il tempo obbligato del lavoro e con i tempi della cura familiare e parentale, nonché la mobilità e la tipologia dei cittadini, residenti e temporanei.

Questi intrecci evidenziano come sia necessario ragionare complessivamente sul funzionamento dei servizi, orientandoli alla domanda e introducendo criteri di flessibilità più adeguati alle plurime e specifiche esigenze dei cittadini ma anche affrontando con strumenti nuovi l'aspetto del coordinamento operativo tra i diversi enti.

L'esperienza realizzata da molte città italiane ha dimostrato che tale processo di cambiamento e adattamento, in armonia con gli obiettivi di modernizzazione della pubblica amministrazione e con il ruolo centrale che le amministrazioni cittadine assumono nelle politiche di sviluppo locale, deve avvenire agendo su più fronti e creando compatibilità tra i diversi interessi in gioco, in una logica negoziale e al contempo di responsabilità sociale allargata.

Gli obiettivi

Il Piano intende promuovere interventi che *semplifichino la vita dei cittadini e restituiscano loro tempo; migliorino la qualità delle prestazioni erogate dai servizi e garantiscano opportunità più eque di accesso agli stessi.*

Sono obiettivi dell'azione:

- *Orientare l'apertura e le modalità di organizzazione dei servizi in modo più favorevole ai nuovi bisogni/tempi delle persone e tenendo conto delle esigenze delle fasce sociali svantaggiate o meno rappresentate*
- *Studiare e valutare l'opportunità di apertura di alcuni servizi in orari atipici*
- *Coordinare gli orari di apertura e chiusura dei diversi servizi pubblici, di interesse pubblico ed esercizi commerciali su scala cittadina*
- *Razionalizzare, ampliare e coordinare tutte le misure che semplificano e fanno risparmiare tempo ai cittadini*
- *Implementare l'utilizzo in rete degli strumenti informatici e telematici e diffondere un'informazione chiara e precisa verso gli utenti, anche utilizzando modalità comuni a più enti*
- *Promuovere il decentramento e la diversificazione dell'offerta di servizi nelle diverse aree della città*
- *Sostenere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro sia degli utenti che dei lavoratori*

Le proposte, i progetti

La discussione avviata all'interno dell'Amministrazione comunale e al Tavolo multipartner cui hanno partecipato enti pubblici, associazioni di categoria e organizzazioni sindacali ha focalizzato l'attenzione sui seguenti criteri guida

- ❑ Garantire tempi burocratici e orari certi di apertura degli sportelli e degli uffici della PA in modo che gli utenti sappiano con sicurezza quando e come accedere agli stessi e ne siano adeguatamente informati
- ❑ Studiare la fattibilità di forme di differenziazione oraria (prolungamento, diversa distribuzione dell'orario di apertura nell'arco della giornata riorganizzazione oraria) degli sportelli di pubblica rilevanza e a più alta affluenza di utenti in fasce orarie non rituali (pausa di mezzogiorno, tardo pomeriggio, sabato mattina) che siano più rispondenti ai bisogni di diverse e particolari categorie di cittadini in modo da facilitarne la fruizione; tenendo conto della necessaria mediazione tra la domanda dell'utenza, l'organizzazione del servizio e l'orario di lavoro dei dipendenti
- ❑ Attuare il coordinamento orario tra uffici e servizi della PA
- ❑ Implementare l'utilizzo di strumenti informatici e telematici, anche prevedendo modalità comuni di collegamento e messa in rete, allo scopo di semplificare le procedure, ridurre i tempi di attesa, evitare code e spostamenti inutili, rendere disponibili e coordinare le informazioni
- ❑ Coordinare l'azione di accoglienza e informazione svolta dagli Uffici Relazioni con il Pubblico della PA, nella logica di costruire una rete civica
- ❑ Sviluppare un'informazione chiara e precisa verso gli utenti, anche pianificando e utilizzando strumenti comuni che orientino in modo adeguato le persone
- ❑ Attuare forme di supporto a categorie sociali deboli con scarsa autonomia di movimento
- ❑ Attuare forme di decentramento dell'erogazione di servizi e di semplici procedure, anche facendo riferimento alle strutture di quartiere.
- ❑ Favorire, nel quadro della legislazione vigente e delle disposizioni comunali, la sperimentazione di misure di prolungamento e diversificazione dell'apertura degli esercizi commerciali di particolare necessità e rilevanza in fasce orarie non rituali (pausa di mezzogiorno, sera, domenica) in modo da venir incontro ad esigenze legate ai tempi obbligati di lavoro ma anche all'età e alle modalità di fruizione della città.
- ❑ Concordare forme di coordinamento dei periodi di apertura/chiusura dei servizi commerciali di particolare necessità e rilevanza nel corso dell'anno, con particolare

riguardo al periodo estivo, in modo da garantire condizioni minime di fruizione soprattutto ai cittadini/e meno autonomi e più bisognosi di tutela.

- Coordinare l'apertura degli esercizi commerciali con il calendario degli eventi cittadini, valorizzando le iniziative in corso (aperture domenicali, mostre mercato, iniziative socioculturali consolidate,...), rendendo disponibili e visibili le informazioni e sviluppando piani di comunicazione mirati ad accrescere la capacità attrattiva della città anche verso i turisti e i city users.

POLITICA 2

UNA CITTA' SCORREVOLE E SOSTENIBILE

I problemi, le argomentazioni

La mobilità è un tema sempre più centrale nelle politiche temporali perché riguarda tutte le

categorie di cittadini, influenzandone in modo determinante le pratiche di vita quotidiane e perché rappresenta un nodo cruciale dell'organizzazione spazio temporale del contesto urbano.

I cittadini di Pavia risultano essere ad alta mobilità¹⁸: verso Milano per il lavoro, verso le colline dell'Oltrepò o il mare per il week end, o tra i vari quartieri della città per i servizi amministrativi o per gli acquisti.

Pavia stessa è una città al nodo di una rete di flussi legati all'Università, ai collegi universitari, ai poli ospedalieri. Cresce inoltre in città la presenza degli abitanti temporanei: pendolari, studenti delle scuole superiori e dell'università e lavoratori che provengono dalla provincia, city users, cioè consumatori di beni e di servizi, fra cui i turisti e gli utenti dei servizi medici, che provengono anche dall'estero, i businessmen che vengono in città per affari.

Dalle indagini realizzate¹⁹ risulta che su Pavia gravitano stabilmente circa 30.000 giovani, tra studenti secondari e universitari, pendolari, residenti o domiciliati, fattore che crea un problema di *sovraffollamento dei mezzi di trasporto in determinate fasce orarie*, in cui si concentra l'ingresso o l'uscita dalle scuole secondarie superiori, dall'altro un problema di *mancanza di spazi per la socialità serale, ma anche di trasporti serali e notturni*.

In città sono presenti 15 scuole primarie, 5 scuole secondarie di primo grado e 14 scuole secondarie di secondo grado pubbliche, per una stima totale di 14.500 bambini e ragazzi, ai quali andrebbero aggiunti quelli che frequentano le scuole e gli asili privati. Buona parte delle scuole sono collocate nel centro storico o nelle immediate vicinanze.

I dati evidenziano che la mobilità scolastica è una componente rilevante degli spostamenti in città nelle ore di punta della mattina, fra le 8.00 e le 8.30, con una tendenziale sincronizzazione per quanto concerne i flussi in ingresso: infatti, sebbene gli asili nido e le scuole di infanzia aprano alle 7.30, la gran parte dei bambini risulta che venga accompagnata tra le 8.00-8.30 e le 9.00; nel medesimo lasso di tempo avviene l'ingresso a tutte le scuole, primarie e secondarie. Differente appare invece la situazione rispetto al deflusso: in questo caso infatti influisce innanzitutto la diversificazione degli orari tra i vari ordini scolastici, laddove l'uscita degli alunni avviene in parte all'ora di pranzo e in parte di pomeriggio, con orari diversi anche a seconda dei giorni della settimana. Non si registra perciò un unico picco in uscita, ma piuttosto un significativo deflusso alle 13-13.30, legato alla sincronizzazione di tutte le scuole secondarie di primo e di secondo grado, e un deflusso più diluito nel corso del pomeriggio, con una maggiore concentrazione verso le 16.30-17.00.

In questo contesto ha un peso decisivo la presenza degli studenti delle scuole secondarie di secondo grado, che incide per più del 60% sugli spostamenti, con una stima di 9.000 studenti.

I picchi di mobilità delle ore di punta (la mattina intorno alle 8.30 e all'ora del pranzo, tra le 13 e le 13.30) sono strettamente legati agli spostamenti di questa popolazione, così come lo sono il

¹⁸ dati tratti da Progetto n°33549 FSE Ob3 Misura E1, Comune di Pavia, 2001

¹⁹ Sezione B e Sezione C del Piano dei Tempi e degli Orari di Pavia, 2001

sovraffollamento dei mezzi pubblici. La mobilità degli studenti superiori interessa diverse dimensioni, in quanto si tratta di una popolazione che in parte risiede a Pavia, ma in parte proviene dai paesi circostanti. Gli spostamenti, perciò, riguardano il trasporto pubblico, sia urbano che extra-urbano, le auto, ma anche moto e motorini e portano con sé una modalità di attraversamento e di fruizione della città ancora tutta da comprendere.

Un approfondimento specifico sulla mobilità degli studenti non residenti a Pavia è stato realizzato nell'ambito dell'indagine svolta nel dicembre 2006²⁰ da cui emerge come circa tre quarti degli studenti frequentanti le scuole secondarie di 2° grado pubbliche cittadine sia costituito da ragazzi provenienti da altri comuni, i quali costituiscono una popolazione pendolare e transitoria, che quotidianamente si muove verso e dalla città. Essi provengono in maggior parte dalla zona comprendente i comuni collocati nell'area nord occidentale rispetto alla cintura del comune di Pavia, appartenenti sia alla provincia di Pavia che a quella di Milano (31%); risultano, però, consistenti anche le provenienze dalla zona della Lomellina (22,8 %) e dai comuni dell'area nord orientale, compresi tra la ferrovia per Milano a nord-ovest e la SS 235 a sud est (21,3%). Significative, sebbene lievemente inferiori, sono, infine, le provenienze dal Lodigiano (quasi il 16%), mentre minoritarie quelle dall'Oltrepò (8%).

Ponendo l'attenzione sui tragitti verso gli istituti è possibile evidenziare come la modalità nettamente prevalente di spostamento sia il ricorso all'autobus extra-urbano, utilizzato quasi dalla metà degli studenti pendolari considerati (46,7%, con quote più consistenti tra coloro che giungono dall'Oltrepò orientale e dalla zona a nord-ovest verso Milano). Tale valore sale ulteriormente raggiungendo il 62% circa, se vengono considerati anche quegli individui che ricorrono a questo mezzo in accoppiata con il bus urbano per i movimenti interni alla città. Il treno e l'auto registrano percentuali di utilizzo pressoché uguali (pari ognuno al 15%, con percentuali di utilizzo del primo decisamente maggiori tra gli studenti dell'Oltrepò occidentale, e quote superiori alla media in riferimento alla seconda tra i provenienti dalla Lomellina). Valori molto bassi riguardano invece gli spostamenti con la moto, dichiarati da circa il 3% degli individui (che raggiungono il 6% tra gli studenti della Lomellina), e il ricorso esclusivo al bus urbano, segnalato da poco più dell'1% in quanto mezzo utilizzabile solo da coloro che risiedono nei comuni immediatamente limitrofi a Pavia, dove sono posti i capolinea delle linee cittadine. In sintesi è possibile affermare che nella mobilità degli studenti pendolari prevale nettamente il ricorso ai mezzi pubblici, costituiti nella grande maggioranza dei casi dal bus extraurbano, che aumenta, seppure in termini molto contenuti, nei percorsi di rientro da scuola a casa.

Per ciò che concerne la mobilità dei bambini delle scuole primarie e secondarie di primo grado²¹, emerge come solo il 17,5% si reca a scuola da solo, contro il 68,3% che invece viene regolarmente accompagnato; la situazione rimane molto simile nel tragitto di ritorno, che però registra un lieve aumento di coloro che rientrano da soli.

L'auto costituisce il mezzo maggiormente utilizzato, coinvolgendo normalmente la metà circa dei soggetti (48,4%) ed aumentando ulteriormente in caso di cattivo tempo (61,8%); seguono per incidenza gli spostamenti a piedi (37,4%), mentre l'autobus e la bicicletta registrano un uso piuttosto contenuto (rispettivamente pari al 11% e all'8%).

Se si pone in relazione il tipo di mezzo impiegato con la distanza dalla scuola, è possibile osservare come nel caso dei ragazzi di scuola media, l'auto viene utilizzata in maniera crescente mano a mano che ci si allontana dalla scuola e mai quando il percorso è inferiore ai 500 metri. I bambini della scuola elementare, invece, vengono accompagnati in auto anche se abitano abbastanza vicino alla scuola, nella maggior parte dei casi da un genitore che si sta recando a lavorare.

Osservando le modalità complessive di spostamento dei residenti a Pavia, l'automobile risulta di gran lunga il mezzo più utilizzato, laddove una percentuale che varia tra il 74 e l'85% ha dichiarato di ricorrervi più volte a settimana. Seguono in ordine di incidenza gli spostamenti a piedi, modalità di percorrenza scelta almeno 2 o 3 volte la settimana da una percentuale di

²⁰ Sezione C del Piano dei Tempi e degli Orari - BERTONE G.-SPITTI M. (a cura di), *Indagine sulla mobilità studentesca a Pavia*, Osservatorio sulla Società Pavese, Dipartimento di Studi Politici e Sociali- Università di Pavia, dicembre 2006.

²¹ Sezione B del Piano dei Tempi e degli Orari - *Dati tratti dal rapporto di ricerca relativo all'indagine esplorativa condotta nell'ambito del progetto "Andar per via-Percorsi sicuri per andare a scuola a piedi o in bicicletta", realizzato da Cooperativa "Il sentiero di Arianna" e Comunicambiente in collaborazione con il Comune di Pavia- Assessorato all'Ambiente, Assessorato alle Pari Opportunità e Sviluppo Sostenibile, Assessorato all'Istruzione.*

cittadini compresa tra il 62 ed il 71%, ma solo nel 19% dei casi per andare al lavoro. Al terzo posto nella classifica dei mezzi si rileva la bicicletta, scelta per un utilizzo piuttosto frequente da una quota compresa entro il 32 ed il 44%; in modo analogo si registra il ricorso all'autobus (30-44%), mentre decisamente più contenuto è l'uso di motorini (8-15%).

Un ulteriore aspetto di riflessione riguarda i flussi di mobilità legata ai tragitti casa lavoro, sia in entrata sia in uscita, verso Milano ed altri Comuni, la cui consistenza è ancora da approfondire. Un'attenzione particolare dovrebbe essere riservata, in questo quadro, alle realtà dei poli sanitari e ospedalieri, verso cui convergono un alto numero di lavoratori e lavoratrici provenienti sia da Pavia che dall'hinterland, con orari e turni di lavoro diversificati e in buona parte atipici.

Le motivazioni che sottostanno alla scelta dei mezzi di trasporto risultano strettamente connesse alle problematiche di conciliazione generate dal sovrapporsi degli impegni lavorativi e della gestione dei figli. Ciò emerge chiaramente laddove si registra che la maggior parte di coloro che scelgono l'automobile per andare al lavoro accompagna anche i figli a scuola, e che in termini generali l'utilizzo di questo mezzo aumenta man mano che cresce il numero di figli a carico minori di 14 anni (viceversa più sono i figli a carico e più è raro che l'auto venga utilizzata poco). Nei tragitti di rientro da scuola, variano parzialmente le strategie di mobilità: diminuiscono i genitori che si recano a prendere i figli, mentre aumenta il ricorso ad altre figure, soprattutto ai nonni, la percorrenza a piedi e gli spostamenti dei minori con l'autobus.

Da tutto ciò deriva che il momento di traffico più intenso si verifica nelle ore del mattino, quando si va al lavoro e/o si accompagnano i figli a scuola. Particolare attenzione andrebbe prestata dunque alle problematiche spazio-temporali di quanti hanno figli minori di 14 anni, perché sono coloro che maggiormente usano l'auto anche per dirigersi verso le scuole. In sintesi è possibile affermare che l'automobile è considerata in assoluto il mezzo più comodo quando si devono effettuare più spostamenti nel corso della giornata ovvero accompagnare anche solo una o più persone.

La grande maggioranza degli sportelli al cittadino è collocata in centro storico o nelle zone ad esso adiacenti. Le conseguenze di questo fenomeno sono immediatamente riscontrabili in termini di mobilità da un lato e di fruibilità (e abitabilità) spazio-temporale del territorio urbano dall'altro. Per quanto riguarda il primo aspetto, la concentrazione degli sportelli in centro favorisce ovviamente la pressione dell'utenza su di una zona che già ospita la gran parte dei negozi, delle banche e delle altre funzioni urbane rilevanti (scuole, stazioni, cinema, ecc.), influenzando direttamente sul problema dei posteggi e su quello della mobilità nella cerchia viaria attorno al centro. D'altro canto l'assenza o quasi di sportelli dalle zone periferiche (che tendono a coincidere con tutto il territorio che non è centro storico) contribuisce ad una "desertificazione" di queste ultime, nella direzione di un parziale "spopolamento" durante la giornata lavorativa.

Le analisi riportate confermano come l'intreccio tra orari e mobilità urbana sia un punto strategico di riflessione che, proprio per la complessità e varietà delle dinamiche esistenti, deve essere affrontato attraverso un'attenta analisi dei diversi flussi di mobilità e la messa in campo sia di strategie più generali che coinvolgono le amministrazioni locali con responsabilità decisionali nella pianificazione territoriale sia di specifiche misure che i singoli enti possono attuare a partire dalla propria realtà, ragionando nel contempo anche su un aspetto più culturale, legato alla promozione di stili alternativi di vita e di mobilità.

Gli obiettivi

Il Piano intende intervenire a supporto di una migliore vivibilità della città dal punto di vista della mobilità e della qualità ambientale e sociale, costruendo all'interno di un patto finalizzato alla promozione di schemi di mobilità adeguati al mutare dei flussi di attraversamento e utilizzo della città, soluzioni che:

- ❑ diminuiscano l'impatto del traffico, in particolare di quello privato, nelle ore di punta riducendo l'inquinamento conseguente
- ❑ favoriscano l'utilizzo dei trasporti collettivi
- ❑ sostengano le strategie familiari di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro
- ❑ migliorino la qualità dei tempi di vita dei bambini e delle bambine
- ❑ stimolino l'iniziativa da parte di enti ed aziende che registrano un alto flusso di

spostamenti casa lavoro a valutare schemi di mobilità più consoni alle esigenze dei lavoratori/trici in relazione alla mobilità cittadina

- ❑ Incentivare la mobilità lenta e a basso impatto ambientale, l'utilizzo della bicicletta e la mobilità a piedi

Le proposte, i progetti

Dagli incontri e dal confronto avviato nel Tavolo multipartner "Spazi, tempi e Orari scolastici" e nel Gruppo di Lavoro "Percorsi sicuri casa scuola" sono emersi i seguenti criteri guida da cui partire per sviluppare le proposte:

1. RAZIONALIZZARE IL TRASPORTO PRIVATO E PUBBLICO

- ❑ Ridurre il traffico privato
- ❑ Razionalizzare e ottimizzare il servizio di trasporto collettivo
- ❑ Porre attenzione agli spazi di sosta e di attraversamento
- ❑ Migliorare e rendere più efficienti i collegamenti urbani
- ❑ Coordinare con la Provincia e i Comuni limitrofi un adeguato collegamento extraurbano

2. AMPLIARE LA FLESSIBILITA' ORARIA DEI SERVIZI SCOLASTICI

- ❑ Desincronizzare gli orari di entrata e uscita delle scuole superiori in alcune aree della città per ridurre la congestione del traffico nelle ore di punta
- ❑ Flessibilizzare gli orari di entrata ed uscita delle scuole sia attraverso la desincronizzazione oraria sia attraverso misure di supporto per favorire la decongestione del traffico e rendere sicure e percorribili le aree circostanti i poli scolastici e per supportare la conciliazione dei tempi vita/lavoro dei genitori

3. INTERVENIRE SUGLI STILI DI MOBILITA'

- ❑ Incentivare l'uso della bicicletta e la mobilità pedonale
- ❑ Ampliare e collegare le piste ciclabili
- ❑ Rendere sicura la circolazione
- ❑ Favorire l'autonomia dei bambini e delle bambine nel tragitto casa scuola attuando percorsi sicuri casa scuola a piedi o in bicicletta
- ❑ Sviluppare l'educazione stradale e alla mobilità,
- ❑ Educare al rispetto dell'ambiente e dei beni collettivi
- ❑ Promuovere stili e comportamenti di vita più salubri

POLITICA 3

UNA CITTA' RIQUALIFICATA ED ACCOGLIENTE

I problemi, le argomentazioni

La riqualificazione dell'ambiente urbano è uno dei temi privilegiati delle politiche temporali proprio perché si intreccia a più livelli con la qualità della vita, con la compresenza di bisogni e stili di vita diversi, con l'organizzazione del tempo sociale e con la valorizzazione del patrimonio ambientale e artistico nel contesto cittadino.

E' una riflessione che parte innanzitutto dalla conoscenza delle dinamiche sociali che si intrecciano nel territorio e dalla capacità di riconoscere ed esplicitare gli elementi di conflitto che emergono dai diversi modi e tempi di uso degli spazi pubblici; per arrivare a ripensare la città con occhi diversi, in cui trovino armonia le esigenze dei bambini, dei giovani e degli anziani, in cui ci si possa muovere in modo sicuro e autonomo, in cui si possa godere di accoglienza e attenzione e fruire di relazioni e occasioni di incontro.

Le indagini svolte sottolineano in particolare i seguenti punti di attenzione:

- ❑ Ridotta flessibilità e duttilità degli spazi pubblici urbani, sia all'aperto che al chiuso, rispetto sia alle esigenze delle diverse popolazioni che in essi transitano o si ritrovano, sia ai diversi momenti della giornata
- ❑ Scarsità di spazi e occasioni di incontro per i giovani, sia residenti che fruitori temporanei
- ❑ Scarsità di spazi pubblici all'aperto funzionali alle esigenze della popolazione anziana
- ❑ Conflitti generazionali nella convivenza all'interno di aree e spazi cittadini (in particolare rispetto al centro storico)
- ❑ Presenza di zone della città che, soprattutto di sera, non vengono frequentate perché percepite come poco sicure o poco ospitali
- ❑ Ridotta autonomia di movimento dei bambini e delle bambine nel quartiere e nella città, in particolare nel tragitto casa-scuola e nella fruizione degli spazi pubblici (gioco all'aperto)
- ❑ Scarsa attenzione alla progettazione e alla organizzazione degli spazi dedicati alla permanenza temporanea delle popolazioni che si muovono in città
- ❑ Concentramento delle iniziative socioculturali in alcune zone della città e rischio di devitalizzazione delle aree periferiche

I dati raccolti sulla realtà pavese evidenziano dunque la centralità degli spazi pubblici, a partire dal discorso sulla loro necessaria riqualificazione strutturale e sociale, come ambito di analisi e di progettazione relativamente al nesso tra dinamiche spazio-temporali individuali e collettive. Cittadini residenti e popolazioni temporanee vivono, attraversano, si incrociano e a volte entrano in conflitto sugli spazi pubblici: singoli soggetti e gruppi sociali con caratteristiche differenti (età, sesso, orientamenti culturali, ..) si rapportano tra di loro e con la città proprio a partire dai luoghi (spesso all'aperto ma anche al chiuso) deputati all'utilizzo collettivo, all'intreccio tra tempo individuale e tempo sociale, fra traiettorie personali quotidiane e ritmi urbani complessivi.

A Pavia non mancano gli spazi pubblici, con ciò intendendo porzioni di territorio di proprietà pubblica e aperti all'uso pubblico: tutta la città, intesa come reticolo di strade, piazze e giardini, è in realtà un grande spazio pubblico all'aperto, favorito nel suo utilizzo dalla estesa pedonalizzazione del centro storico. A ben vedere, però, questi spazi sono in diversi casi colpiti da quelle dinamiche e da quei fenomeni che sempre più interessano la città post-moderna e post-industriale in generale: tra i principali fattori che ne stanno causando la perdita di rilievo per la società urbana nel suo complesso, ne vanno segnalati almeno cinque (tra loro spesso in interazione), ovvero:

- la privatizzazione: gli spazi pubblici tradizionali (piazze, giardini, ..) subiscono una crescente appropriazione (simbolica e di porzioni del loro territorio) da parte di soggetti privati (di regola attori economici) a fini commerciali/pubblicitari; d'altro canto gli spazi creati ex novo si ritrovano sempre più spesso all'interno di proprietà private (es. centri commerciali oppure aree residenziali chiuse) e quindi sottoposti ad una regolamentazione restrittiva, a partire dall'accesso e dalla modalità di fruizione consentite.
- la colonizzazione: gli spazi pubblici sono sempre più spesso oggetto di appropriazione temporanea da parte di determinate popolazioni urbane (giovani, immigrati, ...) che li utilizzano (e a volte segnano fisicamente) in modo tendenzialmente escludente, innescando dinamiche conflittuali con altre popolazioni interessate all'accesso/fruizione dei medesimi spazi.
- la non-luoghizzazione: gli spazi pubblici subiscono processi di omologazione di natura globale (presenza di catene commerciali, arredo urbano, pubblicità, ..), nella direzione di una progressiva perdita del loro rapporto con le identità locali e con le anime socio-culturali della città; da luoghi urbani per eccellenza scivolano verso la dimensione del non-luogo.
- la museificazione: gli spazi pubblici, principalmente quelli del centro storico, sono soggetti ad essere ingessati in una dimensione estetico-contemplativa (illuminazione dei monumenti, recinzioni dei parchi, regolamentazioni della fruizione, ...) che tende a

sminuirne il potenziale aggregativo e socializzante, privilegiando la loro funzione di supporto/fondale per le attività commerciali o di paesaggio per i residenti che sui di essi insistono.

- la desertificazione: gli spazi pubblici, specialmente quelli periferici ma spesso anche quelli semi-centrali, sono interessati da processi di svuotamento (in certi casi periodico, es. piazzale della stazione FS, in altri costante) sia rispetto alle funzioni aggreganti (locali, negozi, circoli, ..) che parallelamente alla presenza di popolazioni di utenti/abitanti; il fenomeno si connette ad una crescente percezione di insicurezza sociale rispetto a questi luoghi, specialmente di sera.

Le dinamiche sopra descritte sollecitano una ritematizzazione degli spazi pubblici come ambiti territoriali fondamentali per una ri-organizzazione spazio-temporale della città, a partire dall'analisi e dall'intervento rispetto ai flussi di persone e di comunicazione che ogni giorno attraversano oppure sfuggono da questi luoghi.

Emerge sempre di più la necessità dunque di coinvolgere i cittadini e le cittadine (residenti e non nel comune di Pavia) nei processi di costruzione della città e dei suoi spazi, attraverso forme di partecipazione diretta e di progettazione condivisa, a partire da iniziative sperimentali sul campo.

Gli obiettivi

Il Piano intende operare per

- ❑ Favorire una ri-tematizzazione degli spazi pubblici come ambiti territoriali fondamentali per l'analisi, l'intervento, la comunicazione e la sperimentazione relativamente al nesso tra dimensione spazio-temporale individuale e collettiva di residenti e fruitori urbani
- ❑ Aumentare la fruibilità e la versatilità degli spazi pubblici (aree verdi, piazze, vie, aule scolastiche e universitarie, biblioteche,...), come luoghi polifunzionali e trans-funzionali, utilizzabili da più tipologie di popolazione e in tempi diversificati;
- ❑ Riqualificare i luoghi fisici attraverso la costruzione di proposte partecipate di rivitalizzazione/riconversione di aree urbane individuate per la loro rilevanza affinché si trasformino in luoghi socialmente e culturalmente stimolanti, sicuri e vivibili per le diverse popolazioni che li utilizzano in fasce orarie differenziate
- ❑ Promuovere la città e il suo territorio attraverso la valorizzazione del patrimonio ambientale, culturale, scientifico e artistico quale risorsa preziosa di sviluppo locale a cui concorrano attivamente gli attori locali

Le proposte, i progetti

- ❑ Collegamento con l'iniziativa "Percorsi sicuri casa scuola a piedi e in bicicletta" per ciò che concerne il riqualificare ed attrezzare i percorsi e i luoghi di spostamento/attraversamento
- ❑ Attrezzare gli spazi pubblici all'aperto con strutture e arredo urbano idonei ad ospitare la sosta, l'incontro, il ristoro e la comunicazione/informazione (gazebo, tavolini, punti informativi internet, book-crossing,...), per favorire la convivenza sociale e la sicurezza. Gli interventi e le priorità saranno definiti tramite un percorso di ricerca-azione sul campo, rivolto a coinvolgere nella progettazione/ideazione degli spazi i loro fruitori.
- ❑ Condurre una sperimentazione di riqualificazione/rivitalizzazione dell'area della Stazione Ferroviaria, sulla base del lavoro progettuale svolto nell'ambito del laboratorio "Coincidenze" e con la finalità di coinvolgere innanzitutto le popolazioni temporanee che insistono sulla zona (studenti, pendolari, immigrati). La sperimentazione considererà innanzitutto la forte potenzialità come spazio pubblico insita nelle due aree verdi antistanti la stazione e attualmente non valorizzate.
- ❑ Favorire la cura sociale degli spazi pubblici, e quindi la loro effettiva fruibilità da parte di diverse categorie di persone in piena e reciproca sicurezza, a partire dall'affidamento

della loro sorveglianza e piccola manutenzione a volontari, quali ad esempio anziani residenti in zona (ipotesi di progetto "Nonno civico", per la cura di piazze e giardini)

- ❑ Sostenere il policentrismo delle iniziative culturali, sociali e commerciali cittadine, rivitalizzando e "inventando" spazi pubblici al di fuori del centro storico tramite spettacoli, performance, mercatini, sagre, ecc., in sinergia con i comitati di quartiere (rilancio del ruolo dei quartieri), con le associazioni presenti sui vari territori (ruolo importante degli anziani) e con i negozi di vicinato
- ❑ Favorire, attraverso uno specifico progetto di ricerca-azione, l'emersione e la mediazione degli interessi nonché la conciliazione tra i bisogni delle popolazioni che insistono sul centro storico, a partire dal rapporto tra residenti (famiglie, anziani, ..) e giovani/studenti fruitori dei locali e dei luoghi di aggregazione.
- ❑ Promuovere l'immagine di Pavia come città della qualità della vita, non solo dal punto di vista abitativo/residenziale, ma anche rispetto alla sua fruizione turistico-culturale. Favorire, attraverso pratiche di marketing territoriale e interventi diretti sul campo, l'idea di Pavia come grande spazio pubblico della cultura, della socialità e della ricreazione, nel segno dell'accoglienza e della ospitalità ("Pavia città amica")
- ❑ Sostenere, in accordo con gli enti interessati, iniziative sperimentali di riqualificazione degli spazi di attesa degli sportelli pubblici cittadini, nella direzione di un maggiore comfort per l'utente e della miglior vivibilità dei tempi di attesa (book-crossing, punti internet, giornali e riviste,)
- ❑ Incentivare il commercio di prossimità ed il ruolo sociale dei negozi di quartiere, come punti di appoggio e di monitoraggio rispetto soprattutto alla popolazione anziana; sperimentare forme di attivazione dei negozi in una rete di quartiere in sostegno della qualità della vita locale (ricerca-azione)
- ❑ Sostenere le sperimentazioni relative all'utilizzo degli spazi scolastici ed universitari al di fuori degli orari di lezione e anche da parte di altre popolazioni non studentesche, a partire da una mappatura delle risorse presenti e dei bisogni aggregativi espressi dai giovani (ricerca-azione)

POLITICA 4

UNA CITTA' AMICA E CONCILIANTE

I problemi, le argomentazioni

Le politiche temporali trovano origine nel pensiero e nell'azione delle donne che hanno avviato una riflessione attorno al problema del doppio lavoro per la famiglia e per il mercato e hanno posto all'attenzione collettiva il tema dell'armonizzazione dei tempi individuali e sociali come punto centrale per la costruzione di una nuova qualità della vita e delle città.

Partendo da sé, e dunque dalla specificità dei problemi che esse si trovano a vivere nel complesso meccanismo di raccordo tra i tempi del lavoro e della famiglia, tra i tempi del privato e del pubblico, che le obbliga ad attivare continue strategie combinatorie tra esterno ed interno, le donne hanno svolto un ruolo centrale nel processo di ripensamento dell'ambito urbano come luogo in cui si intrecciano complessità, diversità e peculiarità che vanno comprese ed affrontate con progettualità innovative e globali.

L'Unione Europea – nel porre ai Paesi Membri l'obiettivo di portare il tasso dell'occupazione femminile al 60% entro il 2010 (per l'Italia, paese in cui l'occupazione femminile è al 40%, significa fare un bel salto) - ha riservato un' attenzione particolare alle misure che favoriscono la conciliabilità tra i tempi dell'attività professionale e del lavoro di cura, ritenendolo un elemento prioritario per garantire alle donne, su cui grava ancora il maggior carico di

responsabilità di cura dei familiari, l'entrata e la permanenza nel mercato del lavoro; ed ha conseguentemente sollecitato, accanto ai provvedimenti legislativi, la realizzazione di sperimentazioni sul campo, iniziative sociali e accordi contrattuali, in grado di produrre sostanziali cambiamenti di prospettiva e di cultura. Se il modello di società che si prospetta è quello della "società della conoscenza e del "lifelong learning"- diventa imprescindibile ridefinire i tempi del vivere delle persone tra apprendimento, lavoro professionale, lavoro di cura e benessere personale. Quindi l'esigenza di conciliare i tempi non può essere consegnata alle strategie individuali ma deve essere affrontata come problema sociale e indicatore della capacità di garantire pari opportunità e diritti a tutti i cittadini; un problema che coinvolge la concezione stessa dell'organizzazione del lavoro e della produzione, dell'organizzazione del territorio, delle relazioni familiari e sociali, del funzionamento della città nel suo complesso.

Ciò induce una domanda crescente di soluzioni che si indirizza verso le istituzioni, verso le aziende, verso la comunità. Il problema è far sì che questi bisogni vengano intercettati e ragionati per arrivare a delineare strategie di incontro virtuoso tra le diverse esigenze di flessibilità e conciliazione – dei servizi, delle aziende e dei soggetti – che spesso si scontrano ma che forse potrebbero anche incontrarsi, con vantaggi per entrambe le parti.

Nell'ambito di una indagine condotta su "Prima infanzia e genitorialità"²², i dati raccolti evidenziano come per quel che riguarda la gestione dei figli siano soprattutto le mamme ad occuparsene, spesso da sole (38,3% dei casi) o insieme ai padri (10%) o ancora con altri parenti; si tratta prevalentemente di donne lavoratrici (79,3%), ripartite tra una quota preponderante di dipendenti (64,3%), e quote più contenute di autonome (9,7%) o parasubordinate (5,3%), con un impegno extra-domestico settimanale diversificato, laddove circa un terzo lavora al massimo 30 ore, mentre la percentuale più consistente è impegnata tra le 31 e le 49 ore e solo un gruppo ristretto (2,9%) ne dichiara da 50 in su.

Accanto alle madri, sono i nonni i secondi soggetti coinvolti nella custodia dei figli in orari extra-scolastici, svolgendo questa funzione da soli nel 26,3% dei casi: essi costituiscono sostanzialmente la rete di sostegno per le mamme, andando a sopperire alla mancata armonizzazione tra orari di lavoro ed orari dei servizi, e svolgendo la funzione di custodia anche di sera quando i genitori non sono presenti (pur se ciò accade molto raramente quando i bambini hanno meno di 2 anni).

Del tutto minoritario è invece il ricorso alle baby-sitter che riguarda solo il 4,3% delle famiglie coinvolte ed infine il coinvolgimento dei padri (solo 1,9% svolge questa funzione in modo esclusivo) in connessione sia al carico di ore lavorative settimanali più elevato, sia ad una divisione dei compiti familiari ancora in buona parte di tipo tradizionale.

Nell'ambito di specifiche ricerche condotte negli ultimi anni sulla condizione femminile all'interno dei luoghi di lavoro²³ è stato possibile individuare alcuni nodi problematici rilevanti rispetto alla tematica della conciliazione dei tempi, su cui le donne si sono espresse anche delineando proposte o ipotesi di intervento in vista di un miglioramento della qualità della loro vita.

Le donne consultate sono lavoratrici all'interno di enti pubblici la cui esperienza, pur non potendo essere considerata rappresentativa delle problematiche femminili in termini generali, risulta comunque di grande interesse: da un lato è infatti utile ricordare che le attuali dinamiche lavorative pavesi riguardano prevalentemente la terziarizzazione sul versante del pubblico impiego, settore in cui prevale la presenza femminile; dall'altro è importante sottolineare la rilevanza degli aspetti individuati, nonostante la diffusa percezione delle donne intervistate della propria condizione privilegiata all'interno di realtà in cui godono di tutele, flessibilità e sicurezza lavorativa difficilmente garantite dai soggetti di mercato: è possibile a tale proposito ipotizzare

²² Sezione B del Piano dei Tempi e degli Orari - MEMBRETTI A. (a cura di), *Genitori, cittadini al plurale. Indagine campionaria su genitorialità e prima infanzia nella città di Pavia, settembre 2005* MEMBRETTI A. (a cura di), *Indagine sull'utenza degli asili nido privati a Pavia, settembre 2006*. nell'ambito del progetto "Servizi Educativi per l'Infanzia"- L. 285/97:

²³ Sezione B del Piano dei Tempi e degli Orari - BERTONE G.-MEMBRETTI A.- PINELLI G. (a cura di), *Ricerca sulla condizione femminile negli enti Comune e Provincia di Pavia come luoghi di lavoro, Osservatorio sulla Società Pavese, Dipartimento di Studi Politici e Sociali- Università di Pavia, febbraio 2006* - CONFALONIERI M.A.-RAMPAZI M. (a cura di) (Dipartimento di Studi Politici e Sociali- Università degli Studi di Pavia), *Tempo di lavoro, tempo della cura e tempo per sé. Le strategie di conciliazione tra il lavoro e la famiglia in una indagine su enti e aziende di Cremona, Lodi, Mantova e Pavia, Progetto Equal-Contempo, Pavia, 2004*

che le criticità individuate dalle lavoratrici del settore pubblico, si ripropongano, spesso in modo più accentuato, anche presso le colleghe impiegate nel settore privato.

In merito alla conciliazione dei tempi, le proposte che emergono riguardano:

IN CITTÀ	NEL LUOGO DI LAVORO
Gestione dei figli: - servizi educativi e di aggregazione per bambini controllati, sicuri, con personale qualificato, attivi anche nel periodo estivo, quando le scuole sono chiuse - la sincronizzazione degli orari di lavoro con quelli scolastici - in generale, servizi di migliore qualità (piscina, mense scolastiche)	Gestione dei figli: - servizi di custodia dei figli: baby-sitting, asili nido aziendali - stipulare convenzioni con colonie o centri estivi per il periodo estivo - incrementare i permessi per la malattia (retribuiti e non)
Orari e organizzazione dei servizi della città: - l'informatizzazione di alcuni servizi comunali (buono scuola, pass parcheggio,...) - l'informatizzazione di alcuni servizi sanitari (ritiro delle ricette mediche) - l'apertura prolungata dei servizi commerciali e non - servizi di consegna spesa a domicilio	Orari e organizzazione del lavoro: - incentivare i turni - una maggiore personalizzazione degli orari di lavoro - una maggiore valorizzazione del personale part-time - lasciare lavorare le persone per obiettivi e non vincolare il lavoro alla presenza in ufficio
Mobilità: - trasporti pubblici più frequenti e comodi - maggiore quantità e qualità del verde pubblico, piste ciclabili	Mobilità: - servizi di trasporto ad hoc per riprendere i figli a scuola - parcheggi più comodi (per la Provincia)

Come si è già ricordato, un fattore nuovo della situazione pavese è rappresentato dalla presenza in crescita della popolazione immigrata, di cui le donne costituiscono il 50,9% (pari a 2066 persone, all'aprile 2005).

Sin dalle sue origini²⁴, la femminilizzazione della presenza straniera extracomunitaria²⁵ significa, sostanzialmente, una collocazione occupazionale nell'ambito familiare: l'ampliarsi delle necessità di cura della casa e soprattutto di assistenza e cura delle persone si connette alla richiesta sempre più consistente di "lavoratrici giorno e notte" disponibili ad una flessibilità di ruoli e orari e adattabili ai bisogni e agli spazi della famiglia datrice di lavoro. La loro presenza, ancora poco visibile ma ormai diffusa, nell'area della cura alla persona porta alla luce una domanda di servizi a cui lo stato sociale non riesce a dare soddisfacente risposta.

I dati relativi all'aprile 2005²⁶ segnalano la presenza crescente a Pavia di donne giunte prevalentemente dai Paesi dell'Europa Orientale (30,7% della popolazione straniera femminile) e dall'America Latina (23,9% delle donne straniere), aree da cui provengono le comunità femminili più consistenti, ossia quella ucraina (10,9% del totale straniero) e quella dominicana (9,6% sul totale delle immigrate).

Alcune indagini conoscitive²⁷ condotte su campioni di lavoratrici immigrate hanno rilevato l'esistenza di nodi problematici riguardanti in modo particolare l'integrazione sociale nella

²⁴ MARIA SASSI (a cura di), *La differenza di genere nel contesto socio-economico locale- "Le donne tra lavoro, formazione e famiglia, Progetto FSE Ob.3 Misura E1 n°157010, a cura di Europolis e Fondazione Clerici*

²⁵ I dati relativi all'aprile 2005 segnalano che l'84,3% delle donne straniere residenti a Pavia proviene da nazioni extracomunitarie.

²⁶ Fonte: Ufficio Anagrafe, Comune di Pavia

²⁷ Tra esse si ricordano le seguenti ricerche condotte dalla Cooperativa Europolis:

comunità, l'inserimento lavorativo e la conciliazione dei tempi di lavoro e di vita, che, già così problematica e conflittuale nel caso delle donne italiane, si mostra tra le straniere come drammatica: le donne immigrate, infatti, si trovano spesso sole ad affrontare la gestione del lavoro e della vita familiare, a volte perché non hanno un marito, oppure perché il marito è lontano; di frequente hanno anche figli da accudire o da andare a trovare nel paese d'origine. I problemi di gestione della propria famiglia sono inoltre inseriti in un contesto lavorativo non facile, instabile, caratterizzato da orari nella maggior parte dei casi molto lunghi (come nel caso della convivenza) o eccessivamente frazionati (come nel caso del lavoro presso diversi datori). Tale fattore spiega anche le ragioni dello scarso utilizzo dei servizi cittadini, anche di quelli essenziali, i cui tempi di attesa e orari di apertura ristretti limitano fortemente la possibilità di accesso da parte delle migranti.

Una città conciliante è anche una città amica, quindi ambito nel quale l'amministrazione si assume la responsabilità di compiere scelte informate e partecipate, di costruire politiche di coinvolgimento e attivazione dei cittadini, di sollecitare l'impiego di tutte le risorse e le competenze esistenti all'interno della comunità locale – dalle istituzioni alle parti sociali, dal privato sociale all'associazionismo alle realtà educative e al mondo accademico – che possono concorrere a determinare la qualità dello sviluppo di un territorio.

Gli obiettivi

- ❑ assumere la dimensione della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, e in particolare le esigenze espresse dalla popolazione femminile, come indicatore importante nella programmazione e pianificazione degli interventi e nella definizione delle modalità organizzative e gestionali di ciascun ente/servizio, sia nei confronti dei lavoratori/trici che dell'utenza
- ❑ concorrere a creare pari opportunità di accesso al lavoro e all'uso dei servizi per la popolazione femminile e un clima culturale favorevole alla più equa ripartizione delle responsabilità familiari e domestiche tra i sessi
- ❑ contribuire a sviluppare equità sociale attraverso l'assunzione di criteri di efficienza, qualità e accessibilità nella pianificazione del sistema urbano e nell'organizzazione e gestione dei servizi e una specifica attenzione alle fasce di popolazione esposte a maggior rischio di solitudine ed emarginazione e al punto di vista dei cittadini/e meno rappresentati.
- ❑ favorire il protagonismo delle associazioni e delle nuove generazioni, l'integrazione dei migranti e il riconoscimento dello spazio di cittadinanza a tutte le componenti sociali.

Le proposte, i progetti

Le esperienze già illustrate, il confronto tra assessorati e strutture di parità e con le organizzazioni sindacali, il coinvolgimento di associazioni attive sul territorio permette di focalizzare alcune proposte di lavoro, strettamente legate o in continuum con iniziative e programmi di lavoro in corso o di futura realizzazione.

- ❑ Promuovere il confronto sul tema della conciliazione dei tempi nei contesti aziendali e territoriali
- ❑ Diffondere l'informazione presso le aziende e le lavoratrici e i lavoratori sulle opportunità offerte dalla legislazione in materia di congedi parentali e servizi di conciliazione
- ❑ Favorire la sperimentazione di servizi flessibili di supporto alle famiglie e alle lavoratrici madri con orari o contratti atipici in situazioni di particolare difficoltà soggettive e sociali
- ❑ Indagare più approfonditamente il tema del rapporto tra maternità e lavoro allo scopo di evidenziare e porre alla discussione le problematiche esistenti sul territorio e di costruire soluzioni adeguate

Progetto Luna: intervento di housing sociale a favore di minori stranieri e loro famiglie, l.r. 23/99, 2000/2002 a cura di G.Gioielli
Donne migranti e gestione dei tempi: un'indagine sui bisogni di conciliazione delle lavoratrici immigrate nell'area dei servizi di cura a Pavia, Progetto EQUAL "Con tempo – Le città in rete per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro", con riflessioni conclusive a cura di Andrea Membretti (Università di Pavia).

- ❑ coinvolgere attivamente l'associazionismo nel confronto sui temi dei tempi dal punto di vista dei bisogni delle fasce più deboli e meno tutelate
- ❑ far conoscere la rete dei servizi e delle iniziative sociali a cui le associazioni e i gruppi informali danno vita sul territorio
- ❑ promuovere/sostenere iniziative di educazione al dialogo e alla cittadinanza

POLITICA 5

COSTRUZIONE PARTECIPATA DELLE POLITICHE TEMPORALI LOCALI

I problemi, le argomentazioni

Uno dei compiti del Piano dei Tempi è quello di far emergere la dimensione temporale in tutte le politiche che influenzano la vita in città, per sviluppare nei soggetti pubblici e privati che determinano le scelte di sviluppo locale un modo di pensare che considera gli effetti di ogni decisione sul tempo urbano e su quello individuale.

L'attivazione dei soggetti sociali e la costruzione del loro protagonismo è il tratto costitutivo di questo processo, ciò che permette effettivamente di far crescere la consapevolezza e la capacità di azione e di misurare l'efficacia dell'intervento anche in termini di impatto reale sulla città.

Richiede, conseguentemente, che l'Amministrazione Comunale si ponga come garante dei processi e come riferimento forte di un'azione allargata che confronti e metta a sistema disponibilità e iniziative e che costruisca le opportune compatibilità tra sistemi e soggetti interagenti; e che gli attori e i decisori locali a loro volta siano protagonisti attivi nella realizzazione progressiva di azioni e di strumenti di partecipazione e nella valutazione dei risultati.

La validità del Piano si misura anche sulla sua capacità di avviare un processo ricorrente, distribuito e negoziato che non si esaurisce in un unico atto amministrativo ma che deve arricchirsi continuamente di contributi e ridefinirsi in base ai risultati mano a mano conseguiti.

L'esperienza e la riflessione congiunta hanno evidenziato come fondamentali i seguenti criteri metodologici:

- ❑ Il tema temporale attraversa e influenza l'approccio generale e le politiche di settore, quale elemento che arricchisce la visione di un problema e lo collega a dinamiche più ampie.
- ❑ La trasversalità tematica e metodologica delle misure temporali deve trovare rispondenza nella collaborazione continuativa tra i diversi settori dell'Amministrazione e nella costruzione di una metodologia interassessorile.
- ❑ La realizzazione delle politiche temporali deve essere garantita da strutture, strumenti e metodologie adeguate che assicurino le funzioni di indirizzo e pianificazione e di coordinamento e operatività, nonché il reperimento di risorse umane e finanziarie necessarie all'attuazione delle misure previste; che prevedano, orientino e rendano disponibili risorse umane dedicate, sia dirigenti che referenti di attività.
- ❑ L'Amministrazione Comunale, quale garante del governo della città, deve svolgere la funzione di promotore delle politiche temporali, garantendo attraverso l'investitura del Sindaco, la coerenza e l'unitarietà dell'azione e predisponendo tutte le condizioni perché l'insieme degli attori partecipi attivamente al percorso di confronto e di collaborazione.
- ❑ Il dialogo fra gli attori locali, in primo luogo tra le pubbliche amministrazioni, deve essere base condivisa e validata della pianificazione e attuazione di interventi temporali, secondo principi di consapevolezza, partecipazione, assunzione reciproca di responsabilità.
- ❑ L'utilizzo delle metodologie partecipative è inteso come pratica consapevole e costante, compresa e agita da tutti gli enti e concepita come assunzione di responsabilità diretta nei confronti della città, delle sue problematiche e delle possibili soluzioni concordate.

- ❑ Il coinvolgimento della città deve avvenire per gradi ma in modo allargato, non come semplice consultazione occasionale ma come metodologia di rapporto aperto, che rafforza e struttura le occasioni di ascolto e confronto.
- ❑ Gli interventi devono essere supportati da una analisi e conoscenza in progress delle realtà cittadine sia nel loro evolversi che nella loro specifica particolarità e da un'azione di monitoraggio costante affinché sia possibile verificarne l'efficacia e l'impatto. A questo scopo è necessario predisporre strumenti e risorse in grado di garantire l'osservazione continua, lo scambio di informazioni e l'ottimizzazione dei dati disponibili

Gli obiettivi

La finalità generale è quella di sviluppare gli strumenti tecnico-istituzionali preposti alla progettazione, gestione e implementazione del Piano dei tempi e degli Orari; gli ambiti e le modalità di consultazione e partecipazione degli attori territoriali e della cittadinanza; le metodologie di osservazione e indagine delle trasformazioni sociali di interesse temporale e di monitoraggio e verifica degli interventi. In particolare è necessario:

- ❑ Creare e rendere permanenti le strutture interne all'Amministrazione Comunale per la gestione del Piano Territoriale e delle politiche temporali come previsto dalla legge 53/00.
- ❑ Coordinare e inserire tutte le iniziative di interesse temporale tese ad introdurre cambiamenti orari e organizzativi in un progetto complessivo facente riferimento al Piano dei tempi e degli orari della città.
- ❑ Istituire un ambito consultivo permanente in grado di garantire il confronto tra i soggetti istituzionali e sociali interessati, l'approfondimento dei temi individuati, l'elaborazione e l'attuazione di progetti condivisi, la verifica delle azioni intraprese.
- ❑ Costituire una struttura con funzioni di osservatorio sui tempi e sugli orari della città che attraverso la definizione di metodologie comuni di analisi e monitoraggio della realtà cittadina possa costruire una capacità collettiva di leggere le trasformazioni in corso e di rispondere in modo efficace a bisogni nuovi ed emergenti.
- ❑ Individuare gli strumenti e gli indicatori che consentano di valutare periodicamente l'efficacia degli interventi attuati e la loro rispondenza alle esigenze espresse da i differenti portatori di interesse.
- ❑ Ricercare intese con un numero ampio di realtà cittadine, associazioni e gruppi di portatori di interesse e bisogni che più difficilmente trovano spazio e ascolto, attraverso modalità dirette di consultazione e forme di partecipazione
- ❑ Muoversi verso forme di accordo con l'Amministrazione Provinciale e con i Comuni dell'area pavese allo scopo di individuare soluzioni integrate a problemi comuni.

Le proposte, i progetti

❑ Sviluppare le funzioni e le attività dell'Ufficio Tempi del Comune

Il compito dell'Ufficio Tempi è di

- coordinare e gestire i progetti generati dal Piano dei Tempi e degli Orari
- offrire un punto di riferimento e competenza tecnica per sviluppare iniziative di interesse temporale a livello cittadino

L'Ufficio Tempi è una struttura tecnica che lavora in rete con gli altri Settori e Uffici del Comune, deve essere quindi dotata di strumentazione tecnica e risorse proprie con voci di bilancio dedicate e avvalersi delle consulenze necessarie, sia interne che esterne all'Ente.

❑ Istituire la “Consulta dei tempi e degli orari”

Come prevede la legge 53/00 e come discusso e condiviso all'interno dei tavoli di coprogettazione, si rende necessario costituire un organismo consultivo che si configuri come luogo centrale di ascolto dei bisogni della città e di costruzione sociale condivisa e collettiva degli interventi di natura temporale e dei progetti da sviluppare.

La “Consulta dei tempi e degli orari” è lo strumento che rende operativo il percorso partecipato attraverso modalità di confronto, negoziazione e decisione congiunta cui partecipano le istituzioni e gli attori del territorio.

❑ **Creare l'Osservatorio permanente dei Tempi della Città**

In affiancamento alla Consulta viene costituito un Osservatorio permanente con la funzione di supportare i lavori della Consulta e dell'Amministrazione locale, quale bacino di informazioni e riflessioni utile a costruire l'intelligenza collettiva di cui le politiche temporali necessitano. In particolare l'Osservatorio ha il compito di:

- raccogliere, coordinare ed elaborare sistematicamente i dati e le informazioni utili alle politiche dei tempi;
- evidenziare le criticità nell'uso del tempo a livello territoriale;
- promuovere ricerche anche attraverso collaborazioni mirate alla progettazione di politiche temporali.

A.3 L'Atlante delle iniziative

3.1 I Progetti

L'attività svolta all'interno dei Tavoli ha permesso da un lato di individuare orientamenti e criteri guida, dall'altro di articolare i primi progetti sperimentali, che andranno precisati ed attuati in una fase successiva attraverso la riattivazione degli ambiti consultivi e negoziali e l'adozione di criteri di priorità in base alla fattibilità/sostenibilità degli interventi e all'adesione effettiva siglata attraverso protocolli di intesa.

Progetto 1.1

“ORIENTARE GLI ORARI E LE MODALITÀ ORGANIZZATIVE DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE ALLE ESIGENZE DEL CITTADINO/A”

Attività previste

1. Migliorare l'informazione

- Utilizzare il Sito web del Comune come nodo di informazione e primo strumento di indirizzo per gli utenti: pagine sui servizi offerti dal Comune e pagine o “link” (dove esiste già un sito) verso gli enti esterni;
- Rendere disponibili attraverso il Sistema Informativo Territoriale dati utili e mappe georeferenziate agli enti e alla cittadinanza
- Aggiornare la cartellonistica stradale per indicare l'ubicazione nella città degli uffici/servizi: mappe nei punti strategici e/o cartelli direzionali;
- Offrire attraverso un opuscolo integrato maggiori informazioni sulle competenze dei vari enti pubblici;

2. Attuare il coordinamento:

- Coordinamento tra i vari enti: favorire lo scambio di informazioni e dati necessari (dove possibile) per migliorare la sinergia tra i servizi e ridurre i disagi degli utenti;
- Costruire una rete degli U.R.P. (Ufficio Relazioni col Pubblico): facilitare la rete di referenti presso gli uffici che erogano servizi, in modo da comunicare informazioni puntuali agli utenti;
- Concordare le campagne pubblicitarie tra tutti gli enti che offrono servizi pubblici o di interesse pubblico per indirizzare l'utenza sulle diverse possibilità (luoghi, orari, costi...);

3. Migliorare e razionalizzare gli orari d'apertura

- Rivedere gli orari ed il n° degli sportelli aperti in base all'affluenza nei diversi momenti della giornata e della settimana
- Apertura al sabato
- Orario omogeneo dei servizi almeno un giorno la settimana (es. martedì e giovedì pomeriggio)

4. Semplificare le procedure

- Erogazione di alcuni servizi per appuntamento per decongestionare gli sportelli centrali e per servizi particolari (es. appuntamento matrimoni)
- Sportelli dedicati e sportelli veloci
- Sportelli virtuali grazie ai quali eseguire alcune pratiche senza recarsi allo sportello
- Servizio di centralino telefonico con messaggi informativi pre-registrati negli orari di chiusura degli uffici
- Razionalizzazione del c.u.p. azienda ospedaliera
- Servizi telematici con operazioni possibili on line
- Call center per la risoluzione di problemi senza rivolgersi agli sportelli
- Sportelli self center per eseguire pratiche da soli ma nelle sedi dei servizi
- Addetti "polifunzionali" cioè che possano rispondere ad esigenze non solo del proprio sportello
- Servizio di prenotazione on line o possibilità di prenotazione telefonica

5. Migliorare i sistemi di accoglienza

- Migliorare i servizi d'accoglienza e di sosta per le attese agli sportelli

6. Sviluppare servizi per categorie deboli:

- Migliorare il parcheggio o l'accesso al parcheggio attorno ai servizi con utenza particolare (disabili, anziani,...).
- Promuovere l'informazione del servizio a domicilio per disabili o impossibilitati al movimento: accordo con i servizi sociali per individuare i cittadini interessati.

Enti da coinvolgere

Urp e Uffici del Comune di Pavia, Amministrazione Provinciale, Prefettura, Direzione Provinciale del Lavoro, Inps, Agenzia del Territorio, Agenzia delle Entrate, Centro Servizi Amministrativi-Ufficio Scolastico Provinciale, ASM, ASL, INAIL, ASP- Azienda di Servizi alla Persona, Ufficio Consigliera di Parità, Università degli Studi, Organizzazioni Sindacali Cgil, Cisl e Uil, Azienda Ospedaliera, Direzione Poste Italiane

Metodologie

- ❑ Riavviare l'ambito negoziale per articolare le proposte in base a criteri di fattibilità, di priorità e progressione temporale e con preciso riferimento ai vincoli e alle opportunità dei contratti di lavoro e delle regole dei singoli contesti aziendali
- ❑ Selezione proposte in base alla fattibilità
- ❑ Cronogramma di attuazione
- ❑ Verifica adesioni e predisposizione accordi

- ❑ Attuazione iniziative
- ❑ Verifica risultati
- ❑ Messa a sistema delle misure

Progetto 1.2

“ORARI E MODALITA’ ORGANIZZATIVE DEL COMMERCIO”

Attività previste

- 1. Indagare più approfonditamente le problematiche del commercio**
 - conoscere meglio il bisogno delle categorie di cittadini: l'analisi deve essere declinata anche per fasce di età, es. giovani (apertura serale, ad esempio in una serata particolare nella settimana) o gli anziani (attenzione alla chiusura estiva);
 - individuare e concordare le aree che abbiano una priorità in quanto isolate o periferiche nelle quali gli esercizi commerciali possano avere un ruolo di controllo sociale: in questo senso proporre cambiamenti di orario
 - indagare sulle singole disponibilità dei commercianti
- 2. Armonizzare gli orari ed informare i cittadini**
 - concordare tra commercianti e Comune un calendario di eventi in occasione dei quali organizzare aperture omogenee degli esercizi commerciali, pubblicizzando presso i cittadini le iniziative e le eventuali opportunità offerte;
 - utilizzare il portale della comunicazione del Comune già esistente: potrebbe diventare riferimento per tutti
 - creare un'ottica di rete per la comunicazione delle aperture degli esercizi commerciali
- 3. Sperimentare la modifica degli orari**
 - venire incontro a esigenze differenziate dell'utenza (pausa pranzo e sera per beni di prima necessità; domenica per esercizi rivolti al tempo libero e alla ristorazione...) attraverso il prolungamento o la flessibilità di orario degli esercizi commerciali, che tenga conto anche delle esigenze organizzative ed economiche dei commercianti
 - proporre sperimentazioni su diversi luoghi (centro-periferie)
 - proporre sperimentazioni in tempi particolari (es. estate)
 - allargare gli spazi fruibili: valorizzare la prima domenica del mese con eventi culturali e commerciali
- 4. Promuovere una cultura differente del vivere la città**
 - Promuovere una consuetudine diversa del vivere a Pavia: creare dei calendari che valgano per tutti gli esercizi commerciali
 - Collaborazione tra il Comune ed i pubblici esercizi per promuovere un cambiamento di cultura dove la città viene vissuta sempre

Enti da coinvolgere

Comune di Pavia, Prefettura, Associazioni di categoria del commercio e dell'artigianato, Associazioni Consumatori, Organizzazioni Sindacali Cgil Cisl e Uil, Circonscrizioni cittadine

Metodologie

- ❑ Riavviare l'ambito negoziale per articolare le proposte in base a criteri di fattibilità, di priorità e progressione temporale e con preciso riferimento ai vincoli e alle opportunità dei contratti di lavoro e delle regole dei singoli contesti aziendali
- ❑ Selezione proposte in base alla fattibilità

- ❑ Cronogramma di attuazione
- ❑ Verifica adesioni e predisposizione accordi
- ❑ Attuazione iniziative
- ❑ Verifica risultati
- ❑ Messa a sistema delle misure

Progetto 2.1

"ORARI SCOLASTICI IN RELAZIONE ALLA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE"

Obiettivo

Contribuire alla riduzione della congestione del traffico nelle ore di punta attraverso misure di flessibilizzazione e desincronizzazione degli orari di entrata e uscita delle scuole e di razionalizzazione/ miglioramento della rete dei collegamenti urbani ed extraurbani

Attività previste

1. Ottimizzazione dei trasporti pubblici:

- a. integrazione biglietti bus urbano/bus extraurbano/treno per facilitare soluzioni alternative da parte degli studenti
- b. ottimizzazione dei percorsi e delle fermate: studiare le linee di penetrazione dei trasporti extraurbani (Provincia) e delle linee urbane (Comune e Scuole)
- c. analisi costi-benefici per nuovi bus dedicati: percorsi, rientro dei costi,...
- d. coinvolgimento delle scuole per programmare il recupero dei costi dei bus dedicati: controlli, abbonamenti elettronici, delega per l'acquisto di abbonamenti da parte degli studenti che richiedono il servizio

2. Miglioramento dei tempi della scuola:

- a. predisposizione di "piani di mobilità" degli studenti per la pianificazione degli autobus dedicati (orari e recupero dei costi);
- b. studiare e valutare proposte di desincronizzazione degli orari di entrata e uscita per diminuire la pressione di traffico, anche in relazione agli orari dei trasporti pubblici;
- c. chiarire i vincoli amministrativi (Ministero) per la riduzione del numero settimanale di ore e/o la definizione degli accordi con gli studenti che escono prima;
- d. fornire un servizio di mensa (comune a più scuole) per gli studenti che rientrano al pomeriggio;
- e. studiare la possibile utilizzazione degli spazi scolastici per attività degli studenti
- f. ripensare alla collocazione spaziale di alcune scuole per ottimizzare l'offerta formativa e il sistema dei trasporti (studio di un modello di sviluppo del sistema scolastico pavese e costi/benefici del decentramento);

3. Lavorare non solo su progetti ma sulla costruzione di una nuova cultura della mobilità sostenibile, rispetto del bene comune, sicurezza, legalità...

- a. integrare i percorsi educativi classici con il tema della mobilità sostenibile;
- b. predisporre strumenti di comunicazione e sensibilizzazione delle iniziative/proposte per il miglioramento della mobilità;
- c. coinvolgere attivamente (studenti, adulti, politici) nell'educazione al rispetto del bene comune (vandalismo o maleducazione sui mezzi) per il contenimento dei costi del trasporto pubblico.

4. Incentivare la mobilità lenta

- a. incentivare la mobilità lenta ed i percorsi sicuri casa- scuola: valutare la fattibilità di azioni quali il pedibus ed il ciclobus

5. Collaborare con diversi enti e coordinare le azioni

- a. Concordare azioni con le Circoscrizioni, collaborare per la gestione ed il dialogo tra Enti diversi, coordinare proposte tra tutti i presidi e l'assessore, coinvolgere nel tavolo Enti necessari (Provincia + 3 gestori del trasporto pubblico)

Enti da coinvolgere

Comune di Pavia, Amministrazione Provinciale, 9 Istituti Secondari pubblici, 4 Circoli Didattici, Consigli Circoscrizionali, ASM, LINE e altre aziende private di trasporto, Comuni limitrofi interessati

Metodologie

Riavviare il Tavolo negoziale con la presenza di tutti gli Enti coinvolti
Selezionare proposte in base alla fattibilità e ai tempi di attuazione
Concordare le azioni e sottoscrivere gli opportuni accordi
Attuare le prime sperimentazioni
Valutare i risultati
Mettere a sistema le misure

Progetto 2.2

“ANDAR PER VIA. Percorsi sicuri per andare a scuola a piedi o in bicicletta”

Il tema della mobilità lenta è stato declinato soprattutto dal punto di vista dei bambini e delle bambine, cittadini ancora poco ascoltati e tenuti in conto nelle programmazioni più generali, nonostante dagli anni 80 in Italia e in Europa siano cresciute moltissime esperienze positive e propositive che hanno incominciato a modificare la concezione urbana della città.

A Pavia l'esperienza dei “Percorsi sicuri casa scuola” ha costituito un significativo esempio di progettazione partecipata che ha permesso di ragionare sul forte intreccio tematico che lega gli aspetti la riflessione sul tempo/spazio urbano e la sua vivibilità con quello dell'autonomia e della sicurezza dei bambini e delle bambine.

Nel corso del 2005/2006 è stato realizzato il Progetto “STRADE BELLE E SICURE – ANDAR PER VIA” PERCORSI SICURI PER ANDARE A SCUOLA A PIEDI O IN BICICLETTA promosso da:

Ass. Istruzione, Pari Opportunità, Mobilità, Agenda 21, Crea, Cooperativa Il filo di Arianna, Comunicambiente che ha coinvolto 30 insegnanti delle Direzioni didattiche del 1, 3, 4 ° Circolo in un percorso formativo, 12 classi per un totale di 400 studenti nei laboratori didattici nell'elaborazione di proposte, 800 genitori in una rilevazione sugli stili di vita; con l'obiettivo di favorire la mobilità a piedi e in bicicletta dei bambini/e e la loro autonomia, migliorare accessibilità e fruizione ciclopedonale e sicurezza stradale, ridurre traffico automobilistico, migliorare la qualità ambientale.

Il percorso si è articolato nelle seguenti attività: formazione insegnanti, progettazione partecipata nelle scuole, presentazione di proposte, eventi di sensibilizzazione e incontri con genitori, sperimentazione di pedibus anche durante la settimana europea della mobilità sostenibile.

Obiettivi e attività

Il nuovo progetto “Andar per via – 2006/'07” riprende gli obiettivi e le modalità di lavoro proposti attraverso il progetto “Strade belle e sicure – Andar per via 2005/'06”, con l'intenzione di:

- ❑ Rendere possibile il radicamento del progetto nel territorio (con il coinvolgimento di nuovi plessi scolastici e nuove classi), e il completamento di sinergie attivate nel 2005-2006 con i progetti promossi dall'Amministrazione comunale sui temi dell'ambiente, della mobilità, della qualità della vita e dei tempi della città

- ❑ Contribuire al miglioramento delle condizioni di mobilità dei cittadini (nei termini di una riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'inquinamento acustico, dell'incidentalità, della congestione del traffico e di un miglioramento della qualità, anche estetica, degli spazi urbani)
- ❑ Incentivare la messa in atto da parte delle Amministrazioni locali e delle agenzie educative di politiche educative e di trasformazione strutturale delle città che prevedano azioni a medio e a lungo termine.

Il progetto di educazione ambientale "Andar per via", avviato con successo nell'anno scolastico 2005-2006 con il coinvolgimento di circa 250 bambini e delle loro famiglie, mira ad estendere le azioni educative e di sensibilizzazione nei confronti dei bambini e ragazzi (proponendo l'attività ai plessi scolastici che non hanno aderito al progetto nel precedente anno scolastico), e a consolidare il lavoro svolto nei plessi scolastici che hanno partecipato alla prima fase di attività, proponendo alle classi, agli insegnanti e ai genitori nuove azioni.

Le novità introdotte in questa seconda annualità del progetto riguarderanno: la formazione degli insegnanti (attraverso due giornate seminariali aperte anche alla cittadinanza); l'attività didattica organizzata in due moduli (**modulo I** per le classi che iniziano il percorso, **modulo II** per le classi che continuano); l'introduzione di un percorso didattico dedicato all'uso della bicicletta nelle scuole medie, con la collaborazione di FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta); la sperimentazione di un'esperienza pilota di riqualificazione dell'un'area di accesso alla scuola elementare Carducci attraverso la progettazione partecipata, in collaborazione con l'Osservatorio Città Sostenibili, DITER - Politecnico e Università di Torino.

La metodologia adottata in tutte le fasi di lavoro, e in particolare per l'ultima azione descritta, è quella della progettazione partecipata che, tra le tante forme di collaborazione tra amministratori e cittadini, è quella che maggiormente consente di affrontare i problemi della città nella prospettiva di diffondere responsabilità civica e cultura della sostenibilità.

Il progetto si articola in due moduli. Ciascun modulo, per la parte didattica, presenta attività didattiche diverse a seconda dell'età degli studenti.

MODULO I

Il **modulo I** affronta il tema della qualità dell'ambiente urbano e della sicurezza stradale attraverso un programma interdisciplinare che tratta i temi dell'ambiente (inquinamento dell'aria, inquinamento acustico, verde urbano, destinazione d'uso degli spazi della città), della salute (danni all'apparato respiratorio, tendenza all'obesità nei bambini e ragazzi, stile di vita stressante) e dello sviluppo dei bambini (necessità di vivere esperienze in autonomia, orientamento, conoscenza del territorio).

Il **modulo I**, destinato sia a dirigenti scolastici, insegnanti e alunni che non sono a conoscenza del progetto, sia alle classi seconde e terze dei Circoli Didattici I, III, IV, prevede un nuovo ambito di lavoro: **la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto nella città**, attraverso la realizzazione di laboratori pratici, soprattutto nella scuola media.

Nella scuola media, infatti, molti sono i ragazzi che si recano in classe autonomamente, utilizzando l'autobus e/o andando a piedi. Non essendo però queste modalità di spostamento per nulla attrattive per questa fascia di età, i ragazzi tendono a chiedere ai genitori di accompagnarli (soprattutto se il percorso casa-scuola si inserisce nel percorso casa-lavoro di un genitore).

L'attivazione di **LABORATORI PER L'USO E LA RIPARAZIONE DELLA BICICLETTA**, inseriti in un percorso didattico che tratti i benefici dell'uso della bici per la salute e per la soluzione dei problemi di mobilità della città, possono contribuire a trasformare la bicicletta da mezzo di svago per il tempo libero a mezzo di spostamento abituale in città.

MODULO II

Il **modulo II** è finalizzato al consolidamento dell'abitudine di andare a scuola a piedi con i compagni, attraverso due modalità preferenziali: la modalità del PEDIBUS (più organizzata) e la modalità dell'itinerario sicuro nel perimetro di 500 metri intorno alla scuola (più spontanea).

La scelta dipende dalle caratteristiche dell'area intorno alla scuola, dalle impostazioni che insegnanti, alunni e genitori hanno dato alle attività nell'anno scolastico 2005-2006 e dal lavoro di progettazione partecipata che si realizzerà nell'anno scolastico 2006-2007.

Enti da coinvolgere

Il progetto intende coinvolgere quattro Direzioni Didattiche (1^, 2^, 3^ e 4^ Circolo Didattico) e due Scuole Secondarie di Primo Grado Statali ("Felice Casorati" e "Leonardo Da Vinci"), ubicate nel Comune di Pavia, l'Assessorato Lavoro, Formazione Professionale, Pari Opportunità e Sviluppo Sostenibile (Ufficio Agenda 21; CREA – Laboratorio per l'educazione ambientale); l'Assessorato Istruzione e Politiche Giovanili, Sport, Relazioni e Cooperazione Internazionali; l'Assessorato Polizia Municipale, Mobilità e Protezione civile.

Partner del progetto per l'anno scolastico 2006-2007 sono: l'Associazione Medici per l'Ambiente – ISDE Italia, sede di Pavia; la FIAB, Federazione Italiana Amici della bicicletta, sede di Pavia; l'Osservatorio Città Sostenibili, DITER - Politecnico e Università di Torino.

L'Ente proponente il progetto è la Coop. Sociale "Il Sentiero di Arianna", congiuntamente a comunicAmbiente.

Metodologie

Riavviare i Gruppi di Lavoro già operativi
Consolidare la partecipazione degli enti e realtà individuate
Attuare i percorsi previsti
Valutare la realizzazione di uno o più percorsi sperimentali
Verificare i risultati
Mettere a sistema l'intervento

Progetto 4.1 "MATERNITA' E LAVORO"

Per iniziativa dell'Ufficio del Consigliere di Parità della Provincia di Pavia e in collaborazione con la Direzione Provinciale del Lavoro è stata avviata una riflessione sul tema delle dimissioni dal lavoro da parte di lavoratrici in rientro dalla maternità. I dati forniti dalla DPL hanno permesso di misurare:

- ❑ l'entità del fenomeno - 142 LAVORATRICI DIMESSESI ENTRO IL PRIMO ANNO DI VITA DEL BAMBINO – e la sua rilevanza, in quanto avviene in una fase considerata centrale nella vita produttiva delle donne, e come rinuncia ad un posto di lavoro se non sicuro certo più garantito di molti altri impieghi offerti alle donne
- ❑ il settore di provenienza delle donne in dimissione (50% industria e 50% servizi), riferibile esclusivamente al settore privato, più legato di quello pubblico alla persistenza di modelli organizzativi rigidi, caratterizzati da scarsa flessibilità degli orari e delle modalità di lavoro e alla mancanza di misure a supporto della conciliazione
- ❑ il peso delle motivazioni, così riassumibili:

Il 50,8% -oltre la metà - lascia il lavoro per esigenze derivanti dalla situazione familiare; la gestione della famiglia è quindi ancora il dato principale della difficoltà da parte delle donne di mantenere un rapporto di continuità con il mercato del lavoro.

Il 25,80% lascia il lavoro per esigenze derivanti dall'organizzazione territoriale, in particolare a causa della distanza dal luogo di lavoro e della carenza di servizi per l'infanzia.

Il 23,36% non rientra a causa di situazioni conflittuali o di modalità organizzative del proprio contesto lavorativo; tra queste donne il 16,12 % cambia lavoro, il che dimostra che la

scelta vera non è la fuoriuscita dal mdl ma la necessità di trovare situazioni più consone ai nuovi bisogni e problemi, anche se questo significa giocare al ribasso.

Da ciò si desume innanzitutto che la maggior parte delle dimissioni dal lavoro vengono originate dal peso della situazione familiare, cui le donne debbono ancora sopperire con scelte e strategie private; ma anche dalla situazione esterna – organizzazione aziendale e organizzazione del territorio – che non offrono sufficienti supporti di conciliazione (trasporti, servizi per l'infanzia,...) e adeguata flessibilità lavorativa.

Da questa prima indagine è nata la volontà di affrontare in modo più ampio il problema del rapporto tra maternità e lavoro quale aspetto basilare per qualsiasi confronto sul tema dell'occupazione femminile, evidenziandone la dimensione complessa, correlata a fattori soggettivi ed oggettivi, scandita da variabili che si incrociano con il ciclo di vita, con le trasformazioni dei sistemi produttivi e sociale, con l'evoluzione dei modelli culturali e degli stili/comportamenti di vita.

Obiettivi:

Indagare e rendere evidenti gli ostacoli e le principali problematiche che rendono difficoltoso il rientro delle donne al lavoro dopo la maternità allo scopo di concertare un'azione di facilitazione e supporto che contribuisca allo sviluppo dell'occupazione femminile

Metodologie

Costruire strumenti di rilevazione comuni che permettano di raccogliere dati consistenti e significativi sul problema

Attuare la rilevazione

Predisporre una banca dati aggiornabile

Creare un ambito consultivo allargato per focalizzare proposte ad hoc

Enti coinvolti

Ufficio del Consigliere di Parità

Assessorato alle Pari Opportunità della Provincia

Assessorato alle Pari Opportunità del Comune di Pavia

Direzione Provinciale del Lavoro

Organizzazioni Sindacali Cgil, Cisl, Uil

Comitati Pari Opportunità

3.2 Priorità, tempi e strumenti di attuazione

Le proposte e i progetti definiti all'interno del Documento Direttore sono suscettibili di ulteriori verifiche, arricchimenti e articolazioni, proprio in virtù delle caratteristiche del Piano che è strumento propositivo, negoziale e sperimentale e che costituisce il primo atto di una programmazione da sviluppare e precisare in fase successiva, attraverso una metodologia di azione basata sulla concertazione, attuazione graduale, verifica e ridefinizione.

La priorità tematica che emerge dalla consultazione è quella relativa agli orari dei servizi cittadini, pubblici e privati, associata ad azioni di informazione e coordinamento tra enti.

Dopo l'approvazione del Piano verranno riaperti i Tavoli di lavoro e i progetti saranno articolati e validati attraverso accordi specifici su cui si ricercherà un'intesa ampia e ben definita, quindi si procederà alla sperimentazione delle azioni.

In base a tale processo i progetti e gli interventi valutati positivamente per i risultati raggiunti e gli impatti prodotti verranno messi a sistema e integrati nell'azione locale.

L'arco di vigenza del Piano dei Tempi e degli Orari è pluriennale allo scopo di:

- ❑ Consentire all'Amministrazione di approfondire e collegare le politiche di indirizzo del PTO alle altre programmazioni generali così da consolidare i collegamenti tematici ed operativi
- ❑ Proseguire ed allargare il confronto con gli attori e i decisori locali
- ❑ Coinvolgere più ampie realtà cittadine

- ❑ Attuare i primi progetti sperimentali e misurarne l'efficacia, la sostenibilità e la validità innovativa