



Comune di Stezzano

Progetto mobilitYme

Predisposizione del piano territoriale degli orari e progetti pilota

istanza di finanziamento bando 2007

con



**comune
Boltiere**



**comune
Dalmine**



**comune
Osio sotto**



**comune
Verdellino**

SCHEDA DI PROGETTO

A1 Analisi socio economica del territorio di riferimento del Piano Territoriale degli Orari

Premessa

- 1.1 struttura urbana dei Comuni coinvolti: sviluppo e caratteristiche
- 1.2 Distribuzione della popolazione sul territorio: quadro socio-demografico
- 1.3 La struttura familiare
- 1.4 I cittadini stranieri residenti
- 1.5 Stili di mobilità urbana
- 1.6 Principali caratteristiche del tessuto economico

A2 Individuazione e descrizione dei problemi e delle criticità alle quali si intende dare risposta attraverso la definizione del Piano Territoriale degli Orari

- 2.1 Lo scenario di riferimento delle azioni del progetto
- 2.2 Il progetto in una prospettiva di genere – le priorità

A3 Descrizione del processo che porterà all'approvazione del PTO da parte del Consiglio Comunale ex art. 5 comma 2 l.r.28/2004

A4 Individuazione e descrizione dei problemi e delle criticità alle quali si intende dare risposta; attraverso le azioni progettuali:

- 4.1 Obiettivi generali
- 4.2 Obiettivi specifici

A5 Descrizione degli obiettivi, delle azioni progettuali per le quali si chiede il contributo.

- 5.1 Azione 1 - Promuovere un sistema di Governance dei tempi
- 5.2 Azione 2 - Disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti: riorganizzare i mezzi di trasporto pubblici presenti sul territorio
- 5.3 Azione 3 - Disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti: attivare un servizio di trasporto a chiamata a basso costo

A6 Descrizione dei passaggi chiave per l'attuazione delle azioni progettuali

A7 Descrizione delle modalità di raccordo con gli strumenti generali e settoriali di programmazione e pianificazione comunali e sovracomunali o con progetti già attivi o in fase di predisposizione.

A8 Descrivere processi decisionali e modalità di gestione delle azioni progettuali

A9 Descrizione delle azioni operative previste, delle fasi di attuazione delle azioni progettuali e relativi prodotti, e dei destinatari coinvolti per il raggiungimento degli obiettivi

9.1 Cronogramma

A10 Descrizione del partenariato coinvolto nelle azioni progettuali e/o operative

10.1 I partner

10.2 Partenariato interno al Comune

10.3 Partenariato esterno al Comune

A11 Descrizione delle azioni di informazione e comunicazione che verranno promosse per diffondere la conoscenza delle azioni e dei servizi sviluppati nell'ambito del progetto

11.1 Azioni di comunicazione rivolte alla popolazione: i cittadini e le cittadine

11.2 Azioni di comunicazione rivolte al personale degli Enti e ai portatori di interesse

A12 Descrizione delle modalità di monitoraggio e valutazione dell'attuazione delle azioni progettuali

Premessa

L'area oggetto di intervento raggruppa cinque pubbliche amministrazioni territorialmente ricadenti nell'area di Dalmine e Zingonia.

Le amministrazioni sono quelle di Dalmine, Osio sotto, Boltiere, Verdellino, Stezzano.

Le stesse hanno deciso di unirsi, insieme ad altre, per estendere anche alla pianificazione dei tempi e degli orari la loro attività di intervento comune sul territorio già in corso attraverso il tavolo del Piano di Area della legge 382, attraverso l'Agenda strategica, finalizzata a dare un contributo all'interno dei Piani di area del PTCP, e del progetto di Agenda21.

Gli ambiti di azione sviluppati all'interno dei due tavoli riguardano più nel dettaglio, per quello che concerne l'Agenda strategica, il coordinamento della pianificazione territoriale e delle infrastrutture di mobilità attraverso un percorso di confronto ed integrazione dei Piani di Governo del Territorio. Per quello che concerne l'Agenda21 sono aperti tavoli di progetto comune, allargati ai portatori di interesse, sulle tematiche dell'edilizia sostenibile, del risparmio energetico e della qualità delle acque superficiali.

Elemento territoriale che caratterizza i cinque comuni è l'appartenenza ad un sistema territoriale più vasto fortemente strutturato sul sistema delle acque essendo questi territori attraversati da grandi corsi d'acqua ma anche da rogge, torrenti, canali; il Brembo, il Morla, la Morletta e la Morlana sono tra i principali.

Intorno a questi corsi d'acqua si sviluppano i principali sistemi ambientali con parchi locali di interesse sovracomunale, aree verdi e territori agricoli che offrono ancora oggi rilevanti opportunità per trovare spazi di rapporto con la natura, in particolare per quelle persone che non hanno possibilità di realizzare grandi spostamenti.

I sistemi dell'armatura infrastrutturale che costituiscono la dorsale di questo territorio sono certamente da individuarsi nell'asse ferroviario che collega Bergamo e Milano e nell'autostrada Milano Venezia che con il previsto inserimento della Pedemontana costituirà un tassello del corridoio 5. Elementi questi che ancora oggi si configurano più come segni di una frattura territoriale essendo gli stessi funzionali ai soli collegamenti di ampio raggio per i quali però non permettono di avere garantiti elementi di certezza sui tempi di percorrenza dei tragitti ne tanto meno opportunità di fruibilità del trasporto pubblico in alcune fasce orarie.

Le modalità dell'insediamento hanno nel tempo trasformato la multipolarità dei centri urbani, tra loro separati da grandi aree libere, in un sistema ormai vicino alla conurbazione senza soluzione di continuità. Fattore questo che si percepisce a livello di fisicità del territorio ma ancora poco nelle modalità di uso di questo sistema continuo da parte delle popolazioni insediate. Servizi di scala sovralocale poco fruibili, centri urbani poco accessibili dai comuni limitrofi, collegamenti con i comuni capoluogo difficoltosi spesso a causa di collegamenti mal pensati e poco funzionali alle esigenze delle fasce di popolazione a maggior bisogno di mobilità pubblica.

1.1 La struttura urbana dei Comuni coinvolti: sviluppo e caratteristiche

Il Comune di **Stezzano** confina a nord con Bergamo, a sud con Comun nuovo, a ovest con Dalmine e a est con Zanica.

Il suo territorio ha una superficie di 10 kmq e si compone di un nucleo centrale caratterizzato dalla presenza di alcune ville e palazzi ottocenteschi e di una serie di frazioni in parte costituite sulla struttura storica del territorio agricolo.

Lo sviluppo dell'abitato è caratterizzato da una prevalente crescita urbana recente, in cui la tipologia prevalente dell'edificato è quella della casa bassa multifamiliare. Analizzando la rete viaria del Comune di Stezzano appare evidente che il centro urbano è diviso, da nord a sud, in due parti dalla Strada Statale 42, principale via di comunicazione sulla direttrice Bergamo-Treviglio. Attraversato da nord a sud dalla Strada Statale n.42 "del Tonale e della Mendola", importante arteria di collegamento tra il Capoluogo e la bassa pianura bergamasca, è interessato ad ovest dalla linea ferroviaria Milano-Bergamo e a tal proposito, gli interventi su rotaia interesseranno la tratta Bergamo-Treviglio, che, con il raddoppio dell'attuale linea ferroviaria e l'istituzione di un servizio di tipo metropolitano, prevedono una fermata anche nel territorio comunale.

Il territorio per una parte è anche interessato dal passaggio dell'autostrada A4, il cui casello di uscita, pur essendo in comune di Dalmine, è a ridosso del confine del territorio di Stezzano, favorendo un importante flusso di traffico, soprattutto pesante, diretto e proveniente dalla direttrice Bergamo-Treviglio.

Per quanto concerne lo sviluppo e le caratteristiche del tessuto economico, alla vocazione prevalentemente agricola del territorio si sono nel tempo affiancate la componente industriale e il settore terziario. La zona industriale ed artigianale interessa prevalentemente la zona ovest del paese mentre la maggior concentrazione commerciale l'abbiamo in corrispondenza delle vie centrali dove ritroviamo anche il patrimonio storico-artistico del Paese.

Grande aspetto è la allocazione del Kilometro rosso, il polo di ricerca tecnologica della Brembo e altre aziende, oggi tra i più rinomati e all'avanguardia in Italia.

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale dei servizi, sono presenti oltre ai servizi essenziali un importante centro sportivo che ha capacità di attrarre popolazione dei comuni limitrofi.

Appaiono in rapida crescita la grande e media distribuzione legato soprattutto allo sviluppo dell'area commerciale

Il Comune di **Dalmine** confina a nord con Treviolo, a sud con Osio sopra, a ovest con Filago (ma da questo separato dal fiume Brembo) e a est con Stezzano.

Il suo territorio ha una superficie di 11 kmq e si compone di diverse frazioni che sino ai primi anni del '900 costituivano comuni autonomi.

I fratelli tedeschi Mannesmann, originari della Renania, brevettano nel XIX secolo un processo per la lavorazione di tubi senza saldatura. Nel 1907 la società è intenzionata ad impiantare nei possedimenti Camozzi di Dalmine un enorme stabilimento per la costruzione di tubi d'acciaio, in cui dovranno essere impiegati fino a duemila operai. L'accordo tra l'Amministrazione e la Società per la costruzione è comunicato ufficialmente il 5 agosto 1907. Tra le altre opere sorte negli anni seguenti si possono citare il villaggio operaio (detto la "Bagina") e il quartiere "Ville" per gli impiegati, la scuola elementare, la chiesa di Dalmine, la piscina scoperta, il dopolavoro aziendale, la colonia elioterapica, la casa di riposo per anziani, il poliambulatorio. Dalmine come comune è di recente formazione: la nascita ufficiale risale al 7 luglio 1927 quando, con Regio Decreto, Sforzatica, Mariano e Sabbio sono aggregati in unico Comune che prende il nome dal nucleo urbano in cui era presente il più grande complesso industriale della Bergamasca: "la Dalmine".

Il centro dell'attuale comune si centra sull'acciaiera che negli anni trenta ha rifinito attraverso il progetto dell'arch. Greppi la sua fisionomia e quella di quello che oggi è il nucleo dello spazio e dei principali servizi pubblici.

Lo sviluppo dell'abitato è caratterizzato da interventi edilizi diversificati ma che hanno il piccolo condominio come elemento unificante e che hanno risposto alla crescente domanda abitativa che si è sviluppata a partire dagli ultimi decenni del '900.

La vocazione economica del territorio è sempre stata caratterizzata dal tipo industriale di una delle più importanti acciaierie presenti sul territorio nazionale che ha portato numerosa forza lavoro impiegata nell'agricoltura a trasferirsi nella fabbrica. Negli anni recenti il parziale ridimensionamento del settore metalmeccanico ha portato di conseguenza numerose uscite dall'acciaiera (in cui parte della forza lavoro è oggi garantita dalla immigrazione). Dalmine non è solo tubi d'acciaio: la struttura economica è andata differenziandosi in un ventaglio attività, dalla meccanica alle pavimentazioni stradali, dall'elettronica agli arredamenti d'interni, dagli autotrasporti e spedizioni ai calcestruzzi, dall'abbigliamento alla maglieria, dagli impianti di automazione alle vetrare. Nel 1991 si insedia a Dalmine negli spazi dismessi della fabbrica la facoltà di ingegneria dell'Università di Bergamo. Attività questa che ha dato una spinta nella città all'allocazione di nuove economie di servizio.

Il Comune di **Osio Sotto** confina a nord con Osio Sopra, a sud con Boltiere a est con Levate e a ovest con Filago ma da questo separato in modo netto dal corso del fiume Brembo.

Il suo territorio ha una superficie di 9 kmq e si compone di un nucleo centrale sufficientemente denso ma non specificatamente caratterizzato se non da un sistema di corti agricole oggi adibite a residenza, che ruotano intorno all'antica chiesa parrocchiale.

Lo sviluppo dell'abitato è di periodo recente e si caratterizza per interventi di edilizia bassa e il cui nucleo di più recente formazione è diviso da quello più tardo dalla strada provinciale.

Per quanto concerne lo sviluppo e le caratteristiche del tessuto economico, alla vocazione prevalentemente agricola del territorio si sono nel tempo affiancate la componente del settore terziario con particolare attenzione all'aspetto sanitario essendo qui posizionata la clinica di Zingonia.

Nei primissimi anni del novecento, nella zona della Rasica tra Osio Sotto e Sopra, nacque uno dei primi aerodromi d'Italia. La sua attività, sperimentale e pionieristica, si protrasse per circa un decennio, fino alla costruzione dell'aeroporto di Orio al Serio. Nel corso degli ultimi trent'anni, a seguito dello sviluppo edilizio e industriale della vicina zona di Zingonia, Osio è venuta ad avere una frazione recentemente collegata anche con una pista ciclo - pedonale. Di questa parte del territorio fa parte anche un importante struttura ospedaliera.

Un'altra importantissima acquisizione, ottenuta con un enorme impegno umano prima ancora che amministrativo nel corso degli ultimi quindici anni, è il bosco dell'Itala: uno dei rari esempi superstiti nella pianura bergamasca.

Il comune di **Boltiere** confina a nord con Osio Sotto a sud con Ciserano a ovest con Verdellino e a est con Brembate ma da questo separato in modo netto dal corso del fiume Brembo.

Il suo territorio ha una superficie di 4 kmq e si compone di un piccolo nucleo centrale in cui si addensano i luoghi pubblici del paese e il cui carattere è l'essere attraversato dalla strada provinciale.

Alla vocazione prevalentemente agricola il territorio presenta oggi caratteristiche di specializzazione terziaria e commerciale e di presenza di programmi insediativi per attività estrattive.

Il comune di **Verdellino** confina a nord con Levate a sud con Ciserano est con Verdello da questo separato dalla roggia Morla e a ovest con Boltiere.

Il suo territorio ha una superficie di 3,6 kmq e si compone di un nucleo centrale lambito dalla strada provinciale e attraversato dalla linea ferroviaria che collega Bergamo e Milano e di cui Verdellino ha la principale stazione dell'area.

Alla vocazione prevalentemente agricola che oggi si mantiene solo in parte grazie a un'azienda certificata per le produzioni biologiche il territorio presenta nel suo complesso caratteristiche di specializzazione terziaria e commerciale.

Le soglie di evoluzione dell'urbanizzato evidenziano le fasi critiche dell'espansione territoriale in gran parte corrispondenza del boom economico

Tab. 1 – Evoluzione dell'urbanizzato

Var. %	1880 – 1930	1930 – 1950	1950 – 1970	1970 – 1983	1983 – 1994	1994 - 2001
Boltiere	27,59%	66,40%	100,67%	91,58%	45,73%	34,43%
Dalmine	84,56%	229,28%	141,93%	37,81%	11,32%	15,00%
Osio Sotto	0,00%	82,08%	220,42%	113,16%	29,82%	12,12%
Stezzano					
Verdellino	0,00%	52,13%	693,44%	52,67%	30,68%	4,71%

Fonte:

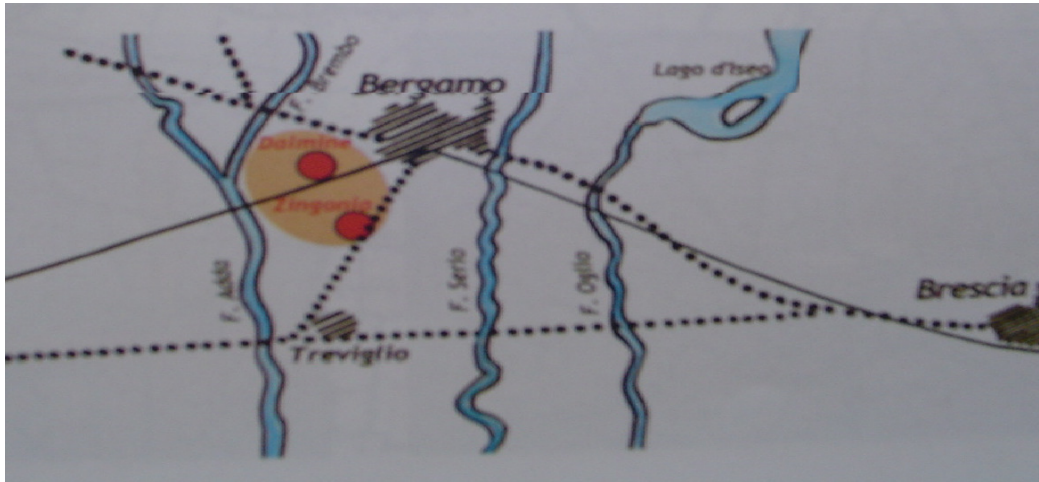
Nel 2001 la superficie urbanizzata dell'Area ammontava a circa 8 kmq, ovvero il 31% dell'intera superficie territoriale; il valore è più del doppio della media provinciale (12,9%), e superiore anche al valore medio della fascia di pianura (20,2%).

Tab. 2 – Superficie urbanizzata

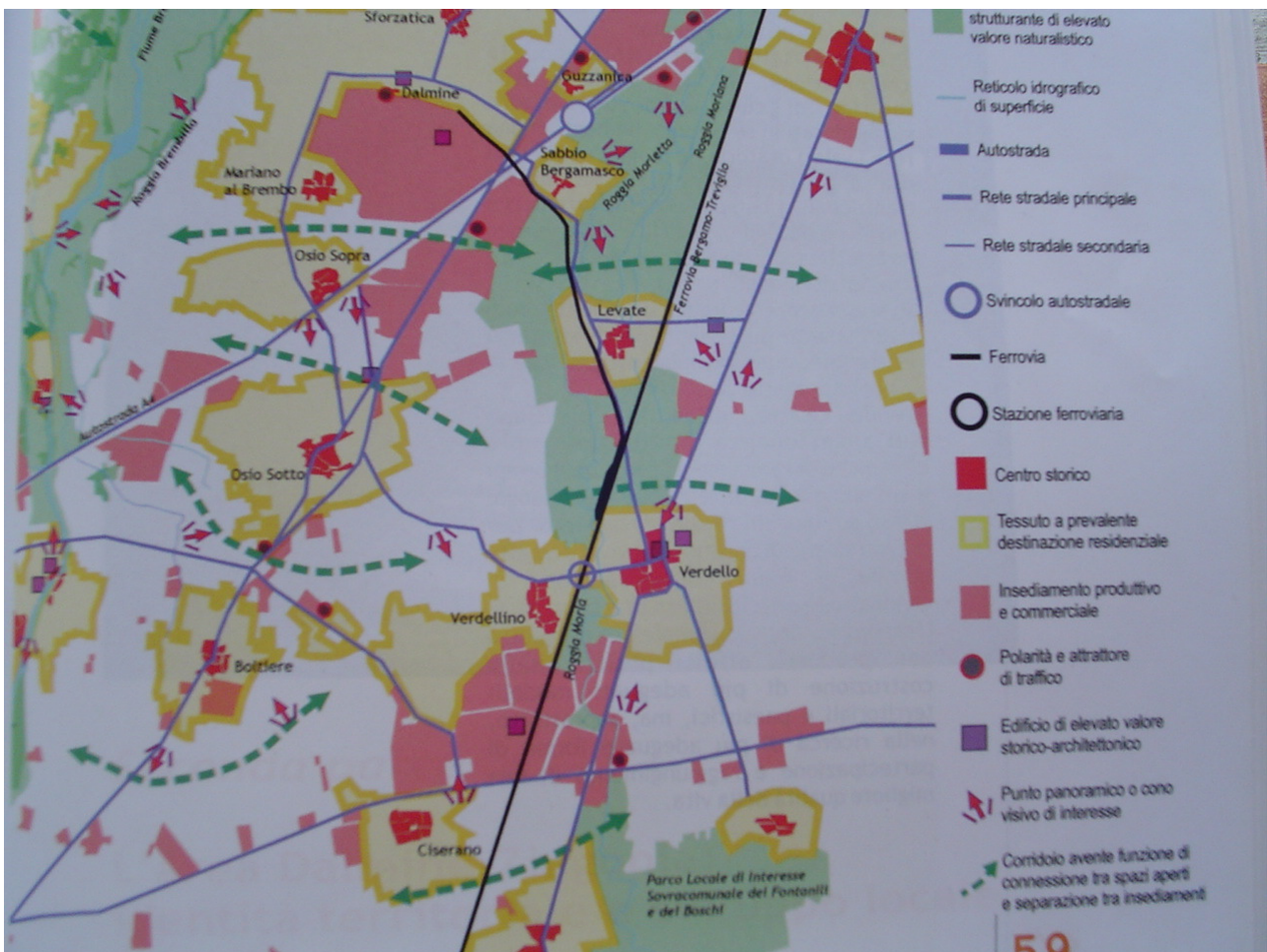
Boltiere	0,8 kmq	pari a 20,25 % sup. territoriale
Dalmine	4,83 kmq	pari a 41,64 % sup. territoriale
Osio sotto	1,85 kmq	pari a 24,83 % sup. territoriale
Stezzano	
Verdellino	1,78 kmq	pari a 47,09% sup. territoriale

Fonte:

A sostengo di questa visione di unitarietà delle relazioni intercorrenti tra questo gruppo di comuni vi è anche l'assetto storico del territorio che conferma la loro comune struttura originaria di nuclei urbani venutesi a costituire lungo gli assi di collegamento primario tra Bergamo e l'attraversamento del fiume Adda in località Canonica d'Adda come incrocio strategico del collegamento tra Milano e Brescia con caposaldo a Treviglio.



Uno schema sintetico delle relazioni intercorrenti oggi tra i comuni interessati evidenzia la necessità di sviluppare in coerenza tra loro le azioni progettuali avendo gli stessi al loro interno gli elementi chiave del sistema della mobilità locale e dei poli di attrazione. Queste azioni devono essere trattate integrando le scelte di carattere insediativo infrastrutturale in modo coordinato con le politiche temporali per garantire un più semplice accesso ai servizi pubblici da parte delle popolazioni insediate e degli utilizzatori della città. Lo schema sintetico è riportato nell'immagine sottostante ed è tratto dal Piano strategico.



Risulta chiaro che molte delle attività tipiche dei processi di deindustrializzazione e di terziarizzazione dell'economie si legano prevalentemente all'occupazione femminile, ad orari di lavoro più flessibili e variabili (turni), a contratti di lavoro differenziati (tempo determinato, co.co.co, interinali, stagionali).

Ma anche le necessità di spostamento in orari ormai tipici del vivere quotidiano e non più rigidamente codificati dal tempo di lavoro richiedono per le fasce a maggior esposizione rispetto ai problemi della sicurezza (giovani donne, donne immigrate, studentesse) l'attenzione rispetto a un'offerta di mobilità efficacemente coordinata con i tempi dei servizi locali.

E sono proprio le dinamiche socioeconomiche e demografiche, qui brevemente ricordate, che impongono l'adozione di politiche temporali per favorire la conciliazione dei tempi di vita, di lavoro, di relazione, di cura parentale, di formazione, le pari opportunità.

1.2 Distribuzione della popolazione sul territorio: quadro socio-demografico

L'ammontare della popolazione residente e la sua composizione secondo le principali caratteristiche strutturali sono importanti indicatori della qualità della vita di un territorio. La conoscenza e l'analisi dell'equilibrio demografico facilitano, infatti, la comprensione delle ripercussioni di tale equilibrio sulla struttura socio-economica della città, sulla mobilità, sui modelli di consumo di beni e servizi, sulla domanda di assistenza sanitaria, di risorse e servizi dedicati ai cittadini.

La consistenza, composizione e distribuzione spaziale della popolazione dei Comuni appartenenti all'area sono variabili significative per la comprensione della realtà locale su cui si vuole intervenire. L'area dei cinque comuni (Boltiere, Dalmine, Osio Sotto, Verdellino, Stezzano) assomma a circa 36 kmq. I comuni più estesi dell'area sono Dalmine (11,6 kmq) e Stezzano (9,25 kmq), il più piccolo è Verdellino con 3,78 kmq. Gli altri comuni hanno una superficie territoriale tra i 4 e i 7 kmq. Per una popolazione totale che sfiora i 55.000 abitanti, con un incremento annuo pari all'11,5 per mille a fronte di una media provinciale pari al 6,3 per mille (tabella 3).

Da un punto di vista socio-demografico l'area è caratterizzata da un processo di crescita demografica assai marcata che configura in modo pressoché uniforme i comuni di tutta l'area sottoposta negli ultimi decenni ad una spinta insediativa crescente che ha portato quest'area territoriale ad essere la parte più densamente popolata di tutta la Provincia di Bergamo. In particolare i Comuni di Dalmine e Verdellino presentano una densità abitativa elevata (rispettivamente 1.851 e 1.771 abitanti per kmq). La densità abitativa media dell'area si trova altamente al di sopra della media provinciale (più del 300%) e della media provinciale della fascia altimetrica di pianura alla quale i Comuni oggetto di indagine appartengono (170% circa). Emergono, inoltre, concentrazioni differenti nei vari comuni appartenenti all'area.

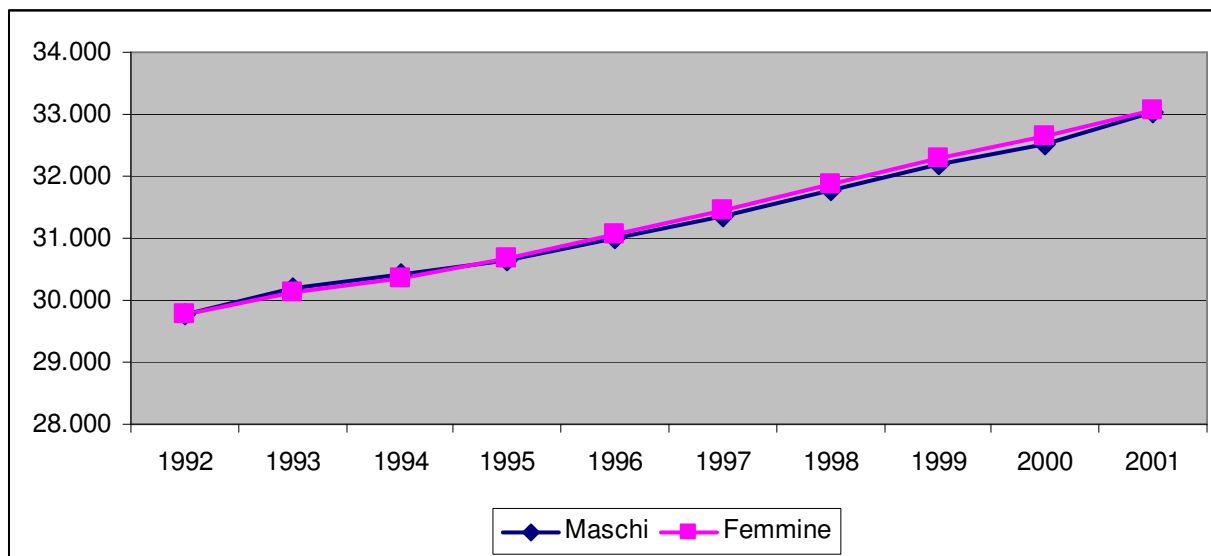
Tab. 3 – Abitanti, superficie territoriale, superficie urbana, densità abitativa e densità abitativa della superficie urbana

Comuni	Abitanti	Superficie tot	Superficie urb	Densità abit	Densità abit (sup.urb.)
Boltiere	4.183	4,05	0,82	1.032,84	5.101,22
Dalmine	21.471	11,6	4,83	1.850,95	4.445,34
Osio Sotto	10.627	7,45	1,85	1.426,44	5.744,32
Stezzano	11.500	9,25		1.118	
Verdellino	6.695	3,78	1,78	1.771,16	3.761,24
Totale	54.476	36,13		1.439,87	

Fonte:

Un primo dato significativo emerge dall'analisi longitudinale dell'andamento numerico della popolazione residente nell'ultimo decennio che, in modo lineare, mostra, a partire dal 1992, uno scenario di crescita demografica. Nell'anno 2001 il totale della popolazione residente è pari a 52.767 unità con un aumento dell'11% (pari a 6.051 unità) rispetto al 1992 (tabella 4). Se si osserva la crescita della popolazione per genere si può notare che le due distribuzioni crescono negli anni proporzionalmente in modo uguale (figura 1). Tutti i comuni, ad eccezione di Verdellino, hanno seguito negli anni un andamento di crescita della popolazione lineare. In particolare, il Comune di Boltiere e Stezzano hanno registrato dal 1992 al 2001 un aumento della popolazione più consistente, rispettivamente del 16% nel caso di Boltiere e del 19% nel caso di Stezzano (tabella 4).

Fig. 1 – Popolazione residente per sesso – anni 1992 - 2001



Fonte: Istat - Demografia in cifre

Tab. 4 – Popolazione residente per Comune – anni 1992 – 2001

COMUNI	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Boltiere	3.424	3.440	3.484	3.500	3.545	3.689	3.799	3.871	3.909	4.070
Dalmine	18.497	18.933	19.202	19.603	20.025	20.287	20.524	20.761	20.964	21.226
Osio Sotto	9.971	9.974	9.996	10.040	10.128	10.171	10.230	10.320	10.493	10.616
Verdellino	6.542	6.642	6.606	6.499	6.466	6.501	6.560	6.572	6.626	6.664
Stezzano	8.282	8.503	8.664	8.876	9.129	9.286	9.463	9.664	9.950	10.191
Totale	46.716	47.492	47.952	48.518	49.293	49.934	50.576	51.188	51.942	52.767

Fonte: Istat - Demografia in cifre

Se si passa ad analizzare la composizione della popolazione per classi di età (tabella 5) si può notare che nell'arco temporale 1991-2001 si è modificata con l'aumento negli anni della popolazione più anziana. Nonostante ciò si registra rispetto al territorio provinciale una maggior presenza delle fasce giovanili. In particolare, si evidenzia un'incidenza percentuale maggiore per le fasce di età fino ai 59 anni nell'area rispetto alla popolazione provinciale media e una parallela marcata minore numerosità degli appartenenti alle fasce di età superiori ai 60 anni e soprattutto ai 65 anni, rispetto alla media provinciale.

Tab. 5 - Composizione per classi di età (popolazione residente al 1° gennaio 2001)

Comuni	CLASSI	0-5	6-10	11-14	15-19	20-24	25-29	30-59	60-64	65 e +
Boltiere		238	201	130	210	255	357	1.873	231	537
Dalmine		1.517	1.039	832	983	1.274	1.753	9.874	1.246	2.828
Osio Sotto		585	519	416	545	699	942	4.935	621	1.344
Stezzano		645	594	457	467	555	826	4.836	556	1.404
Verdellino		368	343	284	393	477	560	3.082	413	763

Fonte: Istat- Censimento della popolazione e abitazioni 2001

La vitalità demografica dell'area trova conferma anche dall'analisi dell'andamento della popolazione per età: la percentuale della popolazione di 75 anni e più residente nell'area (tabella 6)

non raggiunge il 5% (di questi il 68% sono donne); mentre la percentuale di bambini con età inferiore a 5 anni supera di poco il 5% (tabella 7).

Tab. 6 – Percentuale della popolazione residente di 75 anni e più

COMUNI	%
Boltiere	5,07
Dalmine	5,28
Osio Sotto	4,68
Verdellino	4,29
Stezzano	5,15
Totale	4,76

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

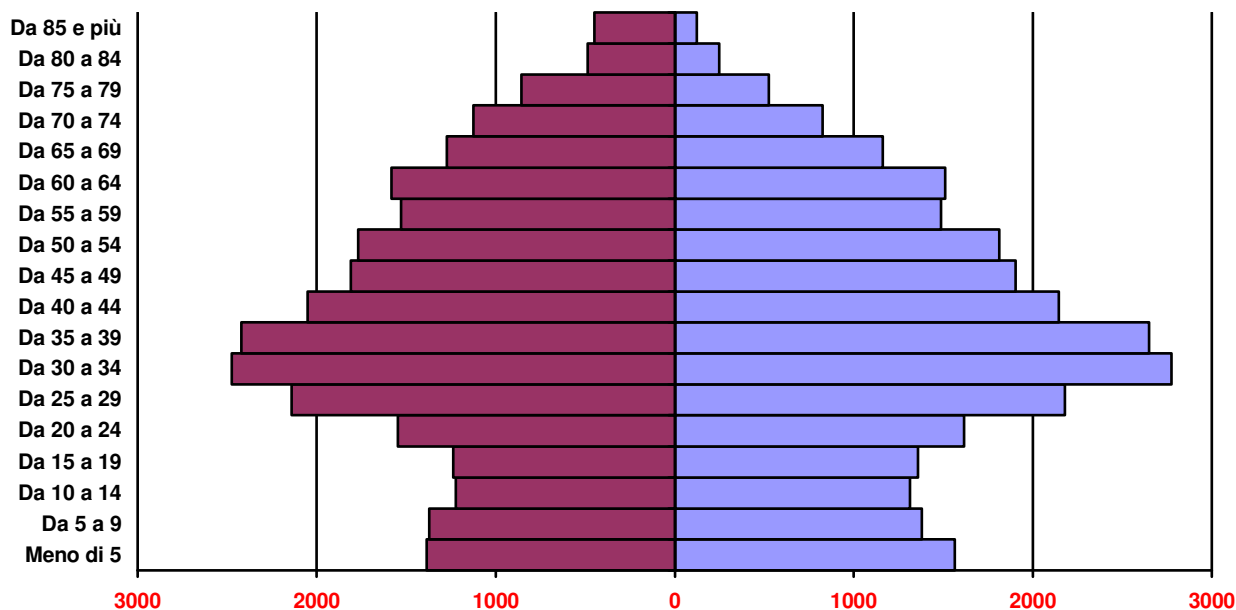
Tab. 7 - Percentuale di popolazione residente con meno di 5 anni

COMUNI	%
Boltiere	5,14
Dalmine	5,98
Osio Sotto	4,53
Stezzano	6,24
Verdellino	4,88
Totale	5,35

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

La figura seguente (figura 2) mostra la distribuzione delle età della popolazione dell'area suddivisa in fasce di età quinquennali: la forma mostra che la maggioranza della popolazione è in età adulta con un'età compresa tra i 25 e i 45 anni. Al di sopra dei 45 anni la popolazione incomincia a diminuire fino a raggiungere meno del 5% al di sopra dei 75 anni. Al di sotto dei 25 anni la popolazione incomincia a diminuire, ma rimanendo in proporzione sempre maggiore rispetto alla popolazione anziana. Per quanto riguarda la composizione per sesso si assiste ad una leggera prevalenza dei maschi sulle femmine fino ai 55 anni d'età, mentre la percentuale di queste è prevalente nelle fasce più alte di età (oltre 65 anni).

Fig. 2 – Distribuzione dell'età per classi quinquennali e sesso



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

A completamento del quadro demografico appena esposto, in tabella 8 sono riportati due indicatori significativi (fonte: Istat - Censimento della popolazione e abitazioni 2001): l'indice di vecchiaia e l'indice di dipendenza. Nell'anno 2001 ogni 100 giovani si registrano circa 86 anziani; la popolazione più anziana si registra nel comune di Boltiere (indice di vecchiaia pari a 94,8), mentre quella più giovane nel comune di Verdellino (79,09). L'invecchiamento della popolazione appare inferiore a quello medio nazionale (nel 2003 l'indice di vecchiaia a livello nazionale è pari a 127). L'indice di dipendenza, invece, presenta al numeratore la popolazione che, a causa dell'età, si ritiene essere non autonoma, cioè dipendente, e al denominatore la fascia di popolazione che, essendo in attività, dovrebbe provvedere al suo sostentamento. E' un indicatore che risente della struttura economica della popolazione e che indica il carico di persone dipendenti sulla collettività presunta attiva. Dai dati risulta la presenza di circa 39 persone di età compresa tra gli 0 e 14 anni e superiore ai 65 anni ogni 100 persone di età compresa tra i 15 e i 64 anni. La popolazione dell'area risulta, quindi, per la maggioranza in età autonoma.

Tab. 8 – Indicatori di struttura della popolazione residente

COMUNI	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza
Boltiere	94,8	38,44
Dalmine	85,94	41,77
Osio Sotto	90,42	37,89
Stezzano	82,78	42,82
Verdellino	79,09	37,21
Totale	86,6	39,62

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Si ritiene utile concludere questa sezione mettendo in luce quali siano i fenomeni che determinano l'aumento o la riduzione nella popolazione residente, anche per confermare il carattere "giovane" della popolazione appena evidenziato. Com'è noto, l'andamento crescente della popolazione nell'ultimo trentennio è il risultato di una continua interazione tra i processi di evoluzione del saldo *naturale* e del saldo *migratorio*. Nella tabella 9 e nella figura 3 vengono riassunti i dati relativi agli anni 2002-2005 evidenziati per comune appartenente all'area.

Per quanto riguarda il saldo naturale a livello di area possiamo notare come sia aumentato partendo dal 2002 con saldo pari a 195 per arrivare a un saldo nel 2004 pari a 306 e avere una leggera flessione nel 2005 fino a 262.

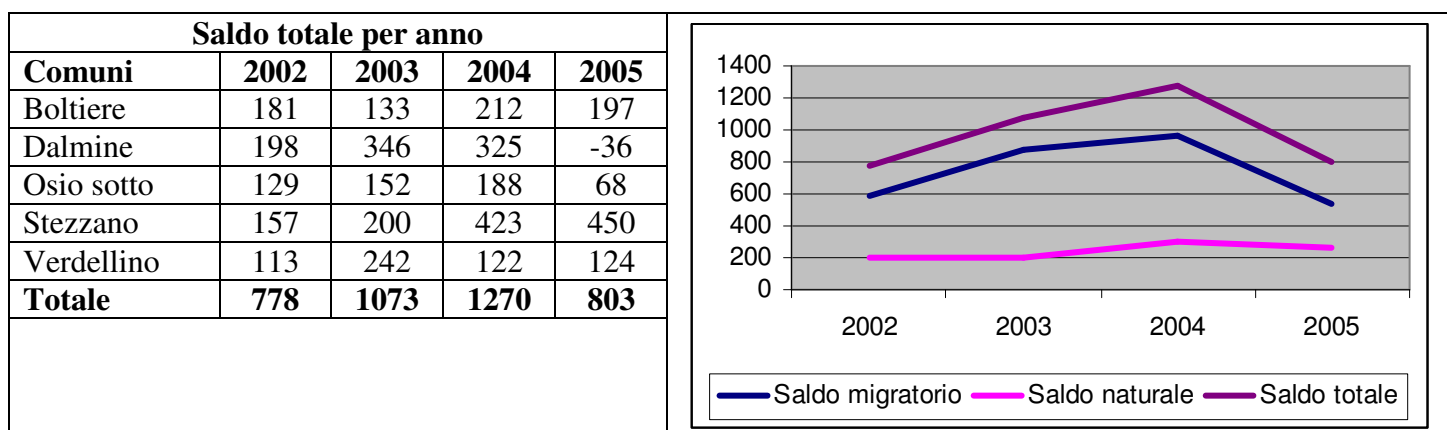
Il saldo naturale (differenza tra nati vivi e morti) positivo e crescente ci permette di comprendere come ci siano più nascite rispetto alle morti, ad eccezione dell'anno 2005. È bene tenere presente che dal 2002 al 2005 si è registrato un aumento costante delle nascite da 587 neonati a 663 come viene indicato dalla tabella che mostra il tasso di natalità e mortalità (tabella 10).

Il saldo migratorio tende ad aumentare dal 2002 al 2004 passando da 583 a 964 persone immigrate per poi dimezzarsi nel 2005 a 541 unità e raggiungere un valore più basso del 2002. Il saldo migratorio risulta superiore alla media provinciale, probabilmente a causa della vocazione produttiva della zona che agisce da fattore di attrazione di forza lavoro.

Di conseguenza il saldo totale, che è la somma del saldo migratorio e del saldo naturale, indica come la popolazione è aumentata fino al 2004 per poi tornare a diminuire nel 2005. Il saldo positivo è dovuto sia alla preminenza delle nascite sui decessi sia ad una maggior quota di immigrazione rispetto all'emigrazione. Questa situazione risulta anomala rispetto alle tendenze del nord Italia, dove in genere si assiste a saldi positivi dovuti quasi esclusivamente al fenomeno dell'immigrazione accompagnati a saldi naturali negativi. Il grafico sui saldi (figura 3) evidenzia come sia il saldo migratorio a incidere notevolmente sul saldo totale.

Tab. 9 e fig. 3 – Movimenti intercensuari 2002-2005 per comune di residenza

Saldo migratorio per anno					Saldo naturale per anno				
Comuni	2002	2003	2004	2005	Comuni	2002	2003	2004	2005
Boltiere	155	110	180	163	Boltiere	26	23	32	34
Dalmine	121	280	199	-128	Dalmine	77	66	126	92
Osio sotto	101	110	152	33	Osio sotto	28	42	36	35
Stezzano	107	148	350	395	Stezzano	50	52	73	55
Verdellino	99	229	83	78	Verdellino	14	13	39	46
Totale	583	877	964	541	Totale	195	196	306	262



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Tab. 10 – Movimenti naturali della popolazione residente nell'area Zingonia per comune di residenza - anni 2002-2005

COMUNI	Nati				Morti				Saldo naturale			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Boltiere	50	56	63	64	24	33	31	30	26	23	32	34
Dalmine	245	231	272	245	168	165	146	153	77	66	126	92
Osio Sotto	106	108	122	115	78	66	86	80	28	42	36	35
Stezzano	123	136	133	141	73	84	60	86	50	52	73	55
Verdellino	63	68	86	98	49	55	47	52	14	13	39	46
Totale	587	599	676	663	392	403	370	401	195	196	306	262

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

1.3 La struttura familiare

Nel 2001 il numero totale di nuclei familiari residenti nell'area è 15.721 (tabella 11), di questi la maggioranza risiede nel Comune di Dalmine (40,5%), a seguire nei Comuni di Osio Sotto (20%), Stezzano (19,5%) e Verdellino (12%).

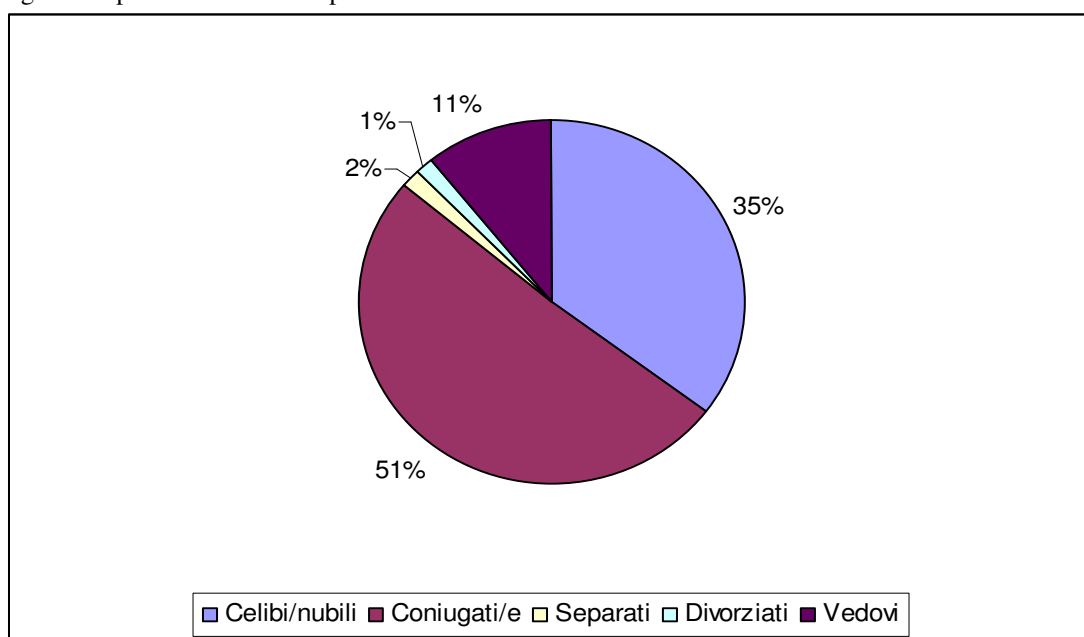
Tab. 11 – Numero di nuclei familiari residenti per comune di residenza e tipologia di nucleo familiare

COMUNI	Tipologia di nucleo familiare				Totale
	Coppie senza figli	Coppie con figli	Padre con figli	Madre con figli	
Boltiere	367	729	26	117	1.239 (8%)
Dalmine	1.866	3.813	107	581	6.367 (40,5%)
Osio Sotto	820	1.898	65	355	3.138 (20%)
Stezzano	936	1.810	53	264	3.063 (19,5%)
Verdellino	518	1.169	23	204	1.914 (12%)
Totale	4.507 (29%)	9.419 (59%)	274 (2%)	1.521 (10%)	15.721 (100%)

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

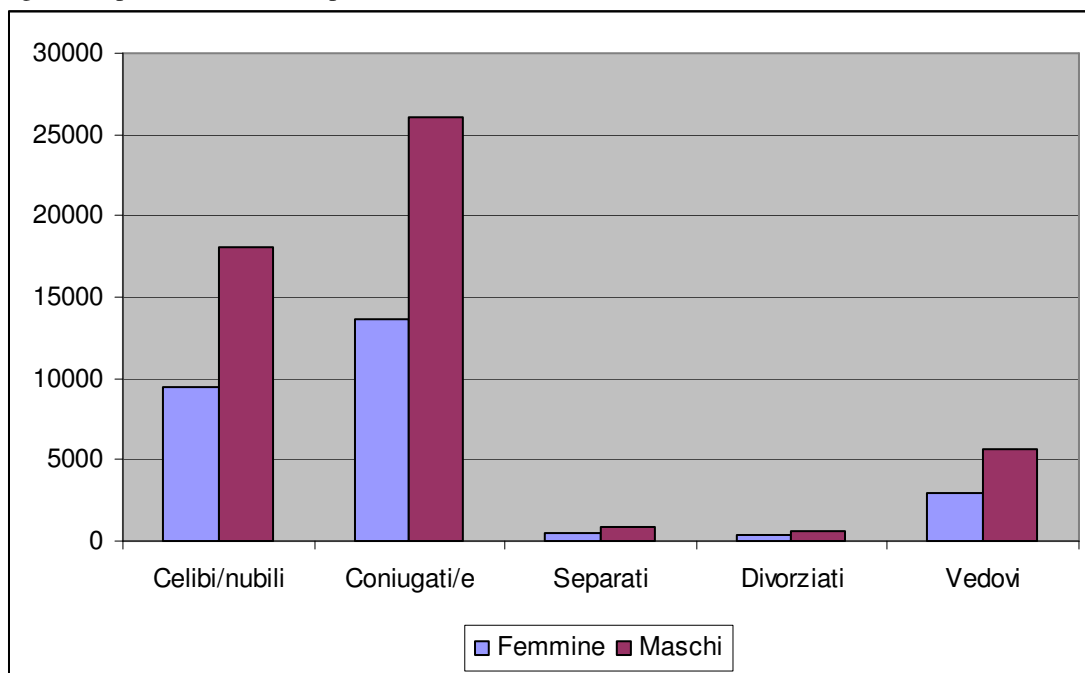
Dai dati sulla distribuzione della popolazione residente per stato civile (figura 4) emerge che più della metà delle persone residenti nell'area (51%) sono coniugati. Seguono le persone single (35%) e di queste il 66% sono uomini (figura 5). Solo il 3% della popolazione residente è divorziata o separata, mentre si riscontra una maggioranza di uomini vedovi rispetto alle donne (66% contro il 34%).

Fig. 4 – Popolazione residente per stato civile



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

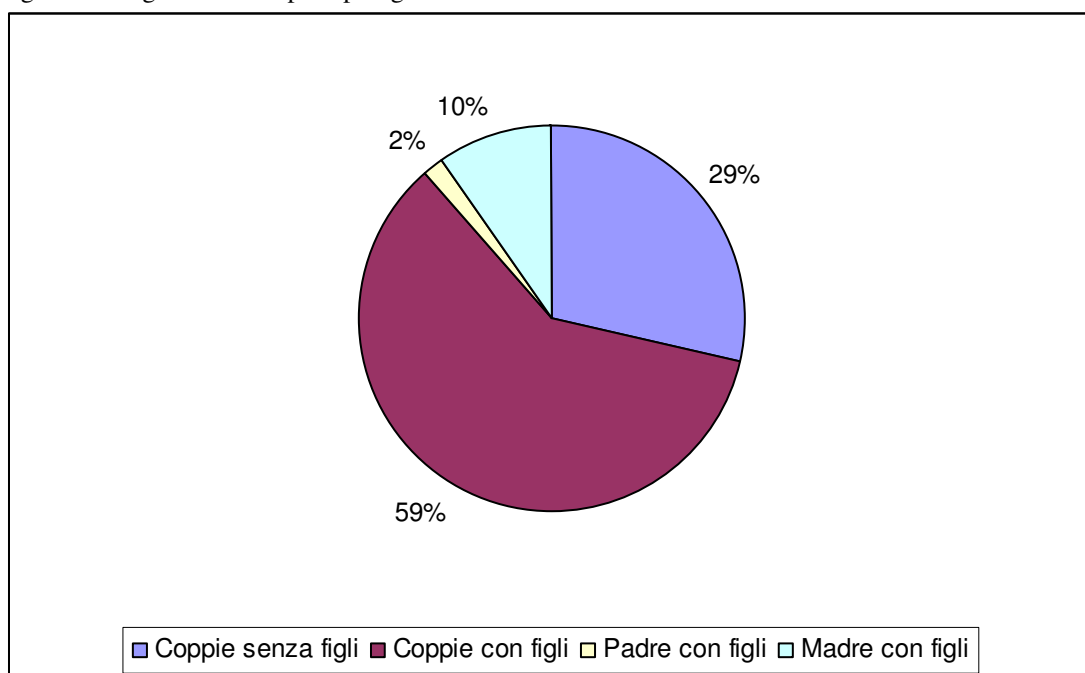
Fig. 5 – Popolazione residente per sesso e stato civile



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Se si osserva la distribuzione per tipologia di nucleo familiare (figura 6) si può notare più della metà delle famiglie sono coppie con figli (59%), seguono le coppie senza figli (29%) e consistente è anche la quota di madri sole con figli (10%). Delle persone che vivono in coppia con o senza figli il 4,5% non è coniugato.

Fig. 6 – Famiglie residenti per tipologia di nucleo familiare



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Il numero medio di componenti per famiglia nel 2001 è 2,66 (tabella 12).

Tab. 12 – Numero medio di componenti per famiglia per Comune di residenza

COMUNI	2001
Boltiere	2,56
Dalmine	2,62
Osio Sotto	2,66
Stezzano	2,64
Verdellino	2,8
Totale	2,66

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

1.4 I cittadini stranieri residenti

Com'è noto, l'aumento della popolazione residente di un territorio è imputabile anche al numero di immigrati che giungono in genere da Paesi economicamente più disagiati. Nelle tabelle e nelle figure che seguono è illustrato nel dettaglio l'andamento dell'immigrazione negli ultimi anni. Già da una prima analisi appare evidente come il fenomeno sia in espansione: il saldo è positivo e in crescita, ad eccezione del Comune di Dalmine (tabella 13). Si è consolidata nel tempo la presenza sul territorio di comunità straniere, che hanno raggiunto un buon livello di integrazione partecipando attivamente alla vita della città attraverso propri organismi associativi.

Tab. 13 – Saldo migratorio – anno 2005

Comune	Saldo migratorio
Boltiere	163
Dalmine	-128
Osio Sotto	33
Stezzano	395
Verdellino	78
Totale	614

Fonte: Istat – Demografia in cifre

Tab. 14 – Popolazione straniera residente per cittadinanza d'origine – anno 2001 e 2005

Paese d'origine	2003	2005
Europa	539	1.316 (dei quali 1.171 dell'Est Europa)
Africa	1.078	2.345
Asia	146	520
America	123	266
Oceania	1	-
Totale	1.887	4.447

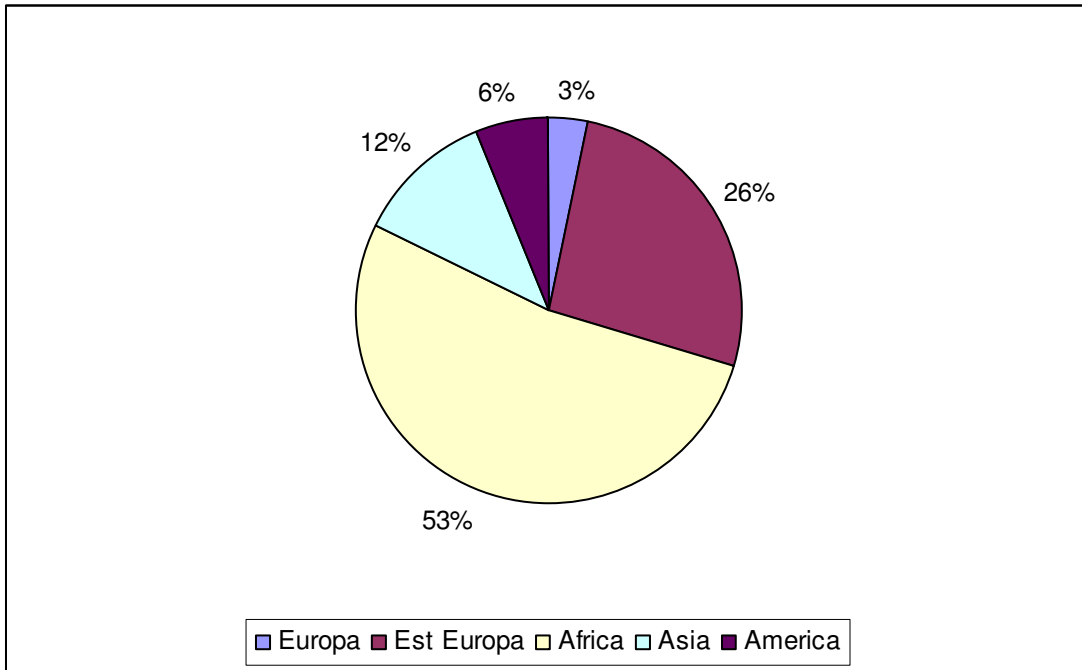
Fonte: Istat – Demografia in cifre

La popolazione straniera residente nell'area nel 2005 ammonta a 4.447 individui, di cui 3.188 maschi e 1.849 femmine. Rispetto all'anno 2003 le immigrazioni sono aumentate da tutti i continenti, registrando complessivamente un aumento del 57,5%. Africa e Est Europa sono i principali "serbatoi" che alimentano il flusso di immigrati, ma è da segnalare che dall'Asia (principalmente da Pakistan, Cina e India) le immigrazioni sono aumentate rispetto al 2003 del 72% (tabella 14 e figura 7).

Tra le varie comunità straniere al primo posto si trova la comunità senegalese, seguita da quella marocchina; tra le principali nazionalità presenti sul territorio troviamo anche quella egiziana, albanese e pakistana.

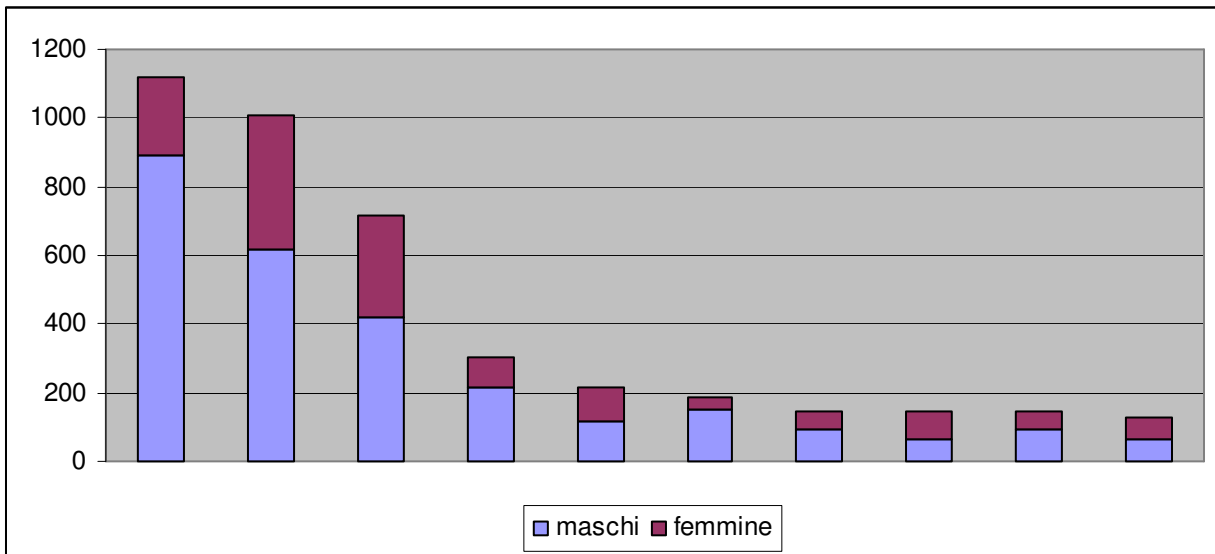
Se si osserva la distribuzione per genere si può osservare che la maggioranza degli stranieri sono uomini per quasi tutti i Paesi di provenienza ad eccezione della Nigeria dove il 56% sono donne. Nel caso della Repubblica popolare Cinese uomini e donne sono presenti in ugual numero (figura 8). In generale si assiste a una forte crescita della componente femminile dell'immigrazione, a significare la ricomposizione dei nuclei familiari.

Fig. 7 – Stranieri residenti per Paese di origine – anno 2005



Fonte: Istat – Demografia in cifre

Fig. 8 – Stranieri per Paese di origine e genere – anno 2005



Fonte: Istat – Demografia in cifre

Legenda (da sx verso dx): Senegal, Marocco, Albania, Pakistan, Romania, Egitto, Costa d'Avorio, Nigeria, India, Rep. Pop. Cinese.

1.5 Stili di mobilità urbana

L'evoluzione della città ha visto presentarsi sulla scena nuove popolazioni urbane che vivono e condividono diversi modelli di fruizione della città. Nella città convive una fitta maglia di flussi di popolazioni in grado di rimettere in discussione i tradizionali sistemi di mobilità e accessibilità spazio-temporale urbana. La mobilità e l'accessibilità spazio-temporale dei servizi si presentano, quindi, come problemi di prioritaria importanza nel governo di una città. La mobilità, infatti, non plasma solo la struttura della metropoli moderna, ma anche quella della sua popolazione. Le nuove tecnologie dei trasporti, l'aumento smisurato delle velocità di spostamento, un modo tutto nuovo di accedere al territorio mutano l'essenza delle idee di spazio, distanza e tempo. La mobilità crea un rapporto del tutto nuovo tra individuo e ambiente: il diseguale accesso alla mobilità come risorsa implica diversi livelli di accessibilità allo spazio urbano. Strettamente legato al tema della mobilità e dell'accessibilità spaziale è lo studio del tempo quotidiano delle popolazioni che vivono la città e la sua conciliazione con il calendario temporale dei servizi per i cittadini. Anche la regolazione temporale è scossa dalle trasformazioni strutturali dei tempi nella sfera economica e lavorativa e dallo sviluppo di nuove pratiche di utilizzo del tempo quotidiano. Una città moderna, di conseguenza, deve essere in grado di adeguare i propri tempi alle nuove esigenze della società, ai nuovi stili di mobilità dei cittadini che la vivono.

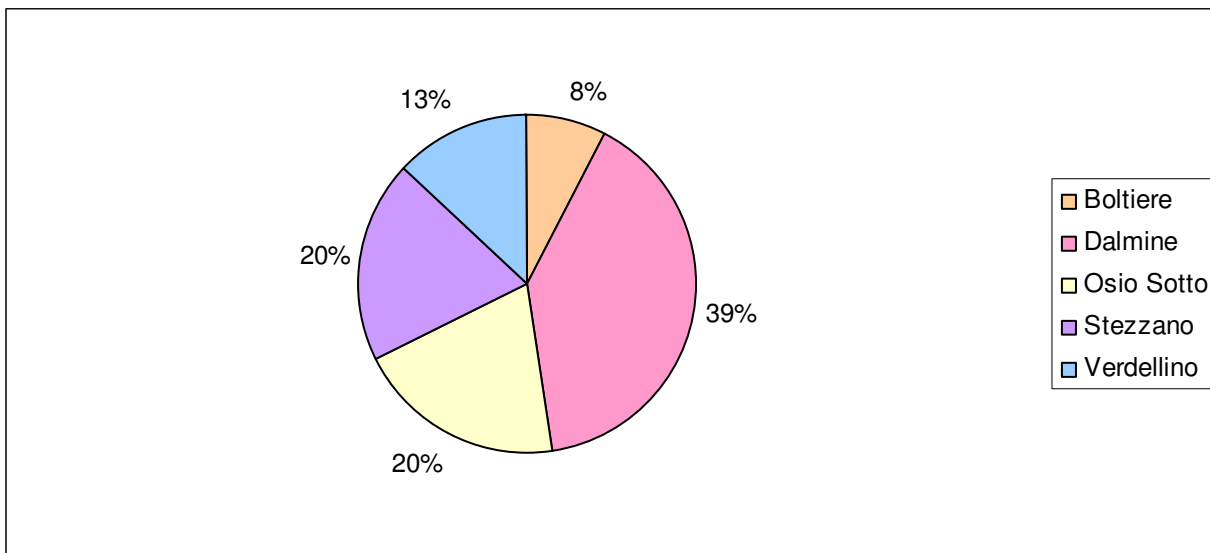
I confini spazio-temporali della vita dei cittadini dell'area si estendono sempre più all'esterno dei tradizionali limiti amministrativi. La vita dei residenti segue sempre meno ritmi uniformi: convivono stili di vita diversi tra loro accompagnati da bisogni assai differenti. La presenza di una quota rilevante di persone che non solo superano i confini comunali, ma che percorrono anche lunghe distanze per recarsi nei luoghi di lavoro di studio o di svago, crea un flusso giornaliero in uscita che contribuisce all'incremento della mobilità e richiede l'adozione di politiche integrate: tutela del territorio, conciliazione dei tempi di vita e di lavoro che riportano, ancora una volta, al tema generale della qualità della vita. Una quota rilevante di persone supera giornalmente i confini comunali: ogni giorno 38.165 persone si spostano; consistente è la quota della mobilità femminile (43%).

La messa in evidenza della consistenza dei fenomeni della mobilità, e della sua rilevanza nel determinare le condizioni di accessibilità ai servizi da parte della popolazione in generale, costituisce il primo passo verso la costruzione di una strumentazione adeguata per una progettazione orientata in termini temporali ed una offerta spazio-temporale dei servizi di pubblica utilità attenta alla nuova configurazione della domanda.

Il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente redatto nell'ambito dei lavori di Agenda 21 ha evidenziato che il territorio si presenta fortemente strutturato dalla rete infrastrutturale (1 autostrada, 2 ferrovie) a cui corrisponde una crescita notevole del TGM (oltre 13% annuo - fonte ns. RSA) ed un elevatissimo tasso di motorizzazione (0,70 veicoli abitante pari a quello di Milano - fonte ns. RSA).

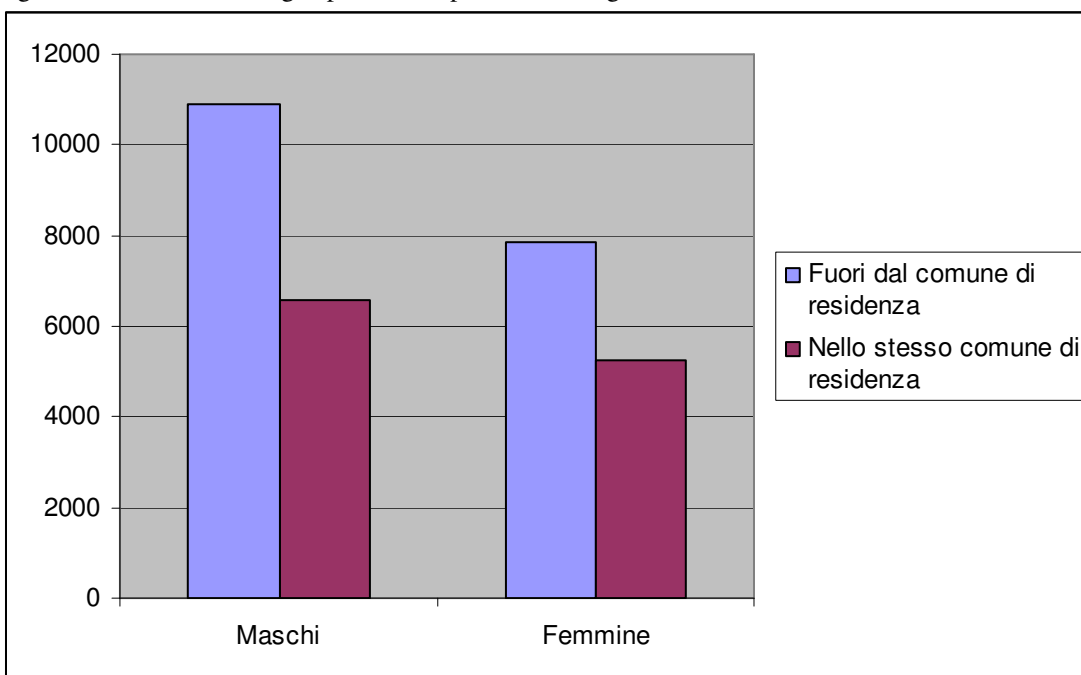
In particolare, se si osserva la distribuzione degli spostamenti per comune di residenza (figura 9) si può notare che il 39% delle persone che si spostano quotidianamente sono residenti a Dalmine, seguono i residenti a Osio Sotto e a Stezzano (20%). Anche se la quota di mobilità femminile è consistente, gli uomini si spostano più delle donne, ma in entrambi i casi la quota di persone che si sposta fuori dal comune di residenza supera quella della mobilità urbana (figura 10).

Fig. 9 – Distribuzione degli spostamenti per comune di residenza



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Fig. 10 – Distribuzione degli spostamenti per sesso e luogo di destinazione



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Poco utilizzati sono i mezzi pubblici: 14 viaggiatori dell'area dichiarano di utilizzare i mezzi pubblici rispetto a 21 viaggiatori della provincia di Bergamo (fonte Rapporto sullo Stato dell'Ambiente). Altrettanto poco utilizzata è la rete ciclabile. Tutto ciò produce un impatto sulla qualità dell'aria con superamenti delle soglie di attenzione, motivo questo per il quale alcuni dei comuni sono fatti ricadere in area critica.

Di conseguenza il territorio ha iniziato a esprimere un forte interesse ai temi inerenti la ridefinizione delle modalità d'uso dei servizi esistenti e della reinterpretazione del ruolo della pubblica amministrazione. Per migliorare la gestione delle politiche di organizzazione della mobilità è stato portato a termine un corso di formazione per Mobility manager di area con l'obiettivo di dotare l'area di una figura in grado di determinare i Piani di Spostamento Casa Lavoro oltre che sperimentare forme di mobilità sincronizzata tra differenti soggetti (ad esempio car pooling, bus a chiamata). Sono state condotte anche alcune sperimentazioni per modificare le modalità di accesso alle scuole dei bambini intervenendo sui punti di arrivo degli automezzi (scuolabus, autovetture).

In merito agli spostamenti pendolari per motivi di lavoro e studio è possibile formulare alcune considerazioni per il territorio dell'Area Agenda 21 esaminando il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico della Provincia di Bergamo.

In questo documento vengono estrapolate dalla matrice origine/destinazione degli spostamenti pendolari per motivi di studio e di lavoro, le relazioni caratterizzate da maggiore domanda potenziale di mezzi pubblici di trasporto, dovuta al numero elevato di spostamenti; in merito ai Comuni oggetto di indagine si riportano di seguito le principali relazioni O/D (tabella 15).

Tab. 15 – Principali relazioni della matrice O/D

Tipologia	Origine Destinazione	Spostamenti totali
In Uscita	Dalmine Bergamo	1.631
	Osio Sotto Bergamo	490
	Dalmine Lallio	477
	Dalmine Milano	361
	Verdellino Bergamo	347
	Dalmine Prov. Milano	240
	Verdellino Milano	225
	Osio Sotto Milano	219
	Osio Sotto Prov. Milano	215
	Osio Sotto Bergamo	215
	Dalmine Treviolo	205
In Entrata	Bergamo Dalmine	563
	Stezzano Dalmine	210
Interni	Osio Sotto Dalmine	495
	Dalmine Osio Sotto	215
	Osio Sotto Verdellino	211

Fonte:

Per quanto riguarda gli spostamenti in uscita dai Comuni dell'area, emergono come principali destinazioni il Comune di Bergamo e i Comuni di Milano e provincia; l'asse più trafficato è quello che collega Dalmine a Bergamo.

I movimenti in entrata privilegiano il Comune di Dalmine, mentre gli spostamenti interni privilegiano l'area di Zingonia rispetto all'Isola bergamasca; questo fatto è probabilmente da attribuirsi alla cospicua presenza di zone industriali nonché all'esistenza di una sede distaccata dell'Università di Bergamo nel Comune di Dalmine.

Alcuni elementi di contesto divengono determinati del presente progetto. Da un lato un confronto dei dati relativo al livello di servizio offerto da strade a doppio senso di marcia in relazione al coefficiente di utilizzo evidenzia per i principali assi stradali condizioni di marcia non fluide con diminuzioni della capacità di sorpasso e consistenti tempi in coda a veicoli lenti (tabella 16).

Tab. 16 - Livello di servizio offerto dalle strade a doppio senso di marcia

Livello di servizio offerto Veicoli all'ora/	Capacità teorica (%)
A Mantenimento della velocità desiderata, tempo in coda a veicoli lenti	<30% 30%
B Domanda di sorpassi diventa notevole, tempo in coda a veicoli lenti	<45% 45%
C Notevole aumento dimensione plotoni, diminuzione capacità sorpasso, tempo in coda a veicoli lenti	<60% <60%
D Domanda sorpassi alta con difficoltà di manovra, plotoni di 5-10 veicoli, tempo in coda a veicoli lenti	<75% <80%
E Tempo in coda a veicoli lenti	>75% 100%
F Condizioni di flusso forzato con marcia tipo <i>stop and go</i>	>100%

Fonte:

D'altro canto il coefficiente di utilizzo delle linee ferroviarie (tabella 17) rivela, ad un primo esame, la presenza di capacità residua di utilizzo rispetto alla capacità teorica dichiarata per la linea; in realtà a queste valutazioni vanno associate alcune considerazioni in merito alla rete infrastrutturale ferroviaria (per alcuni tratti costituita da un unico binario), alla distribuzione non omogenea dei treni durante l'arco della giornata, all'eterogeneità del traffico (per fermate e velocità) e alla promiscuità delle linee secondarie che si immettono su linee principali (quali la linea Bergamo – Treviglio –Milano che per un tratto si innesta sulla linea Milano – Brescia – Venezia).

Tab. 17 - Coefficiente di utilizzo delle linee ferroviarie

Linea ferroviaria	Capacità teorica (treni/giorno)	Treni al giorno (numero)	Coefficiente di utilizzo (%)
Bergamo-Treviglio-Milano	85	55	64,71

Fonte:

Nonostante le condizioni di quadro, la linea Bergamo-Treviglio-Milano risulta l'infrastruttura ferroviaria maggiormente utilizzata nell'intera Provincia di Bergamo.

Un ultimo importante dato evidenzia che il coefficiente di utilizzo delle autolinee per le sottoreti Sud, nella quale sono compresi i Comuni dell'area , è pari a 13,9 viaggiatori/bus, valori inferiori alla media provinciale che registra 20,76 viaggiatori/bus; considerando che un autobus in servizio extraurbano ha mediamente una disponibilità di 50 posti, le linee automobilistiche dell'area risultano fortemente sottoutilizzate. Anche in questo caso è comunque opportuno sottolineare la distribuzione non omogenea degli autobus e dell'utenza nell'arco della giornata.

Le condizioni di partenza producono un esteso bisogno di utilizzo dell'auto privata (il tasso di motorizzazione è pari a quello della provincia di Milano che è uno dei più elevati in Italia) e di conseguenza grandi congestioni sui principali assi stradali (tabella 18). Questo è un non indifferente fattore di netto peggioramento della sicurezza di movimento sul territorio per chi sceglie di muoversi in bicicletta per andare a svolgere le attività quotidiane (donne anziane o extracomunitari).

Tab. 18 – Veicoli circolanti e indice di motorizzazione

Comuni	Veicoli circolanti	Indice motorizzazione
Boltiere	2711	0,67
Dalmine	15241	0,71
Osio sotto	7234	0,69
Stezzano
Verdellino	5014	0,78

Fonte:

1.6 Principali caratteristiche del tessuto economico

Per quanto concerne lo sviluppo e le caratteristiche del tessuto economico, l'area è caratterizzata da un costante aumento sia delle imprese che del numero di addetti, che hanno una contrazione solo in presenza dei grandi sistemi produttivi industriali. L'industria è ancora l'attività economica dominante nei Comuni considerati, occupando quasi il 60% degli addetti totali. Complessivamente sul territorio sono state rilevate circa 2.500 imprese cui corrispondono circa 13.500 unità locali. La presenza di più di 78.000 imprese per un totale di circa 400.000 addetti rende l'area un polo attrattivo per una popolazione di lavoratori residente anche al di fuori dei confini comunali dell'area. L'area risulta, quindi, soggetta anche a flussi di mobilità centripeta e alla presenza sul territorio di city users residenti nella Provincia di Bergamo.

La maggior parte degli addetti è concentrata nel commercio (ingrosso e dettaglio) e nell'attività manifatturiera oltre che delle costruzioni. I simboli di questa capacità produttiva possono essere identificati da un lato con la grande fabbrica concentrata (l'acciaieria Dalmine che conia il toponimo per la nuova città nata dal raggruppamento di alcuni piccoli comuni) e dall'altro dalla città nuova (l'area di Zingonia nata su idea dell'imprenditore Zingone che fornisce il toponimo a una realtà amministrativa inesistente, perché frammentata all'interno di più amministrazioni comunali).

A fronte di queste due modalità di produzione tipiche (la grande fabbrica e la piccola impresa) si assiste oggi all'emersione di un terzo modello, che in parte conquista spazi lasciati liberi dai precedenti sistemi produttivi; la produzione di sapere risulta evidente con l'insediamento nell'area dismessa della Dalmine della Facoltà di Ingegneria, sede dell'Università degli Studi di Bergamo, e del Polo Tecnologico promosso da una molteplicità di attori istituzionali.

Tab.19 - Unità locali e addetti per settore di attività economica (anno 2001)

Comuni	Industria		Commercio		Altri servizi		Pubblica amministrazione	
	numero addetti	numero addetti	numero addetti	numero addetti	numero addetti	numero addetti	numero addetti	numero addetti
Boltiere	83	530	65	210	67	193	16	331
Dalmine	387	5.199	364	1.143	417	1.833	58	651
Osio Sotto	278	1.672	178	422	218	1.245	44	242
Stezzano							
Verdellino	200	2.576	100	356	162	694	31	182

Fonte:

Infine, va segnalata la dimensione delle imprese in termini di numero di addetti (tabella 19). Si evidenzia una presenza di 1.100 piccole imprese (con meno di 20 addetti), di 45 imprese di medie dimensioni (con un numero di addetti compreso tra 20 e 49) e ben 23 grandi imprese industriali di cui 2 con più di 500 addetti.

Nell'Area è concentrato il 5,5% delle grandi imprese della Provincia di Bergamo che, a sua volta, è seconda solo alla Provincia di Milano, per quanto concerne la presenza di imprese con almeno 250 addetti.

Tab. 20 - Imprese per classi dimensionali (anno 1996)

Comuni	Piccole imprese				Medie 20-49	50-249	Grandi imprese		
	1	2-5	6-9	10-19			250-499	500-999	1000epiù
Boltiere	97	58	14	5	5	2	-	-	-
Dalmine	517	373	52	38	22	12	1	1	1
Osio Sotto	301	219	34	37	12	4	-	-	-
Stezzano								
Verdellino	186	138	36	32	22	12	-	-	-

Fonte:

Da tenere in considerazione è inoltre che molte attività produttive qui insediate adottano dei cicli di produzione sulle 24 ore e che per gli orari notturni il servizio di trasporto pubblico è completamente assente.

Dai dati sulle forze lavoro emerge che la popolazione attiva dell'area è il 56,95% (tabella 21); gli uomini in età attiva sono più numerosi delle donne.

Tab. 21 – Tasso di attività per sesso

COMUNI	Sesso		
	Maschi	Femmine	Totale
Boltiere	69,47	45,23	57,21
Dalmine	66,79	44,37	55,41
Osio Sotto	68,25	44,03	55,9
Stezzano	69,17	45,28	57,06
Verdellino	71,67	45,82	59,21
Totale	69,07	44,94	56,95

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Tra la popolazione in età attiva gli occupati (tabella 22) sono più della metà (54,8%). Nel caso degli uomini la percentuale di occupati raggiunge il 67%, ma anche quella delle donne è consistente (42,6%). Il tasso di disoccupazione (tabella 23) non raggiunge il 3% nel caso degli uomini, mentre il tasso di disoccupazione femminile è un po' più alto e supera il 5%. Il tasso di disoccupazione giovanile, che riguarda i giovani di età compresa tra i 15 e i 24 anni, è più alto del 5% sia nel caso degli uomini che delle donne.

Tab. 22 - Tasso di occupazione per sesso

COMUNI	Sesso		
	Maschi	Femmine	Totale
Boltiere	67,33	43,35	55,2
Dalmine	65,29	42,13	53,53
Osio Sotto	66,23	41,93	53,85
Stezzano	67,67	43,34	55,33
Verdellino	69,29	42,1	56,19
Totale	67,16	42,57	54,82

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Tab. 23 - Tasso di disoccupazione e disoccupazione giovanile per sesso

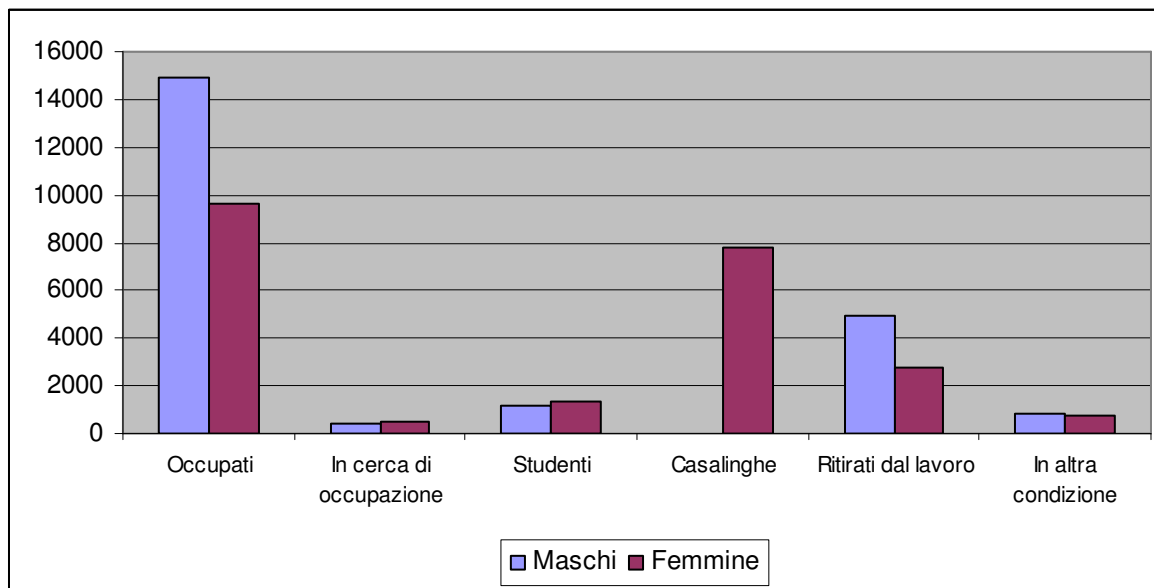
COMUNI	Tasso di disoccupazione			Tasso di disoccupazione giovanile		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Boltiere	3,09	4,15	3,51	7,64	11,02	9,16
Dalmine	2,24	5,06	3,39	7,2	11,29	9,18
Osio Sotto	2,96	4,75	3,68	11,14	10,14	10,69
Stezzano	2,17	4,28	3,02	8,75	6,87	7,87
Verdellino	3,32	8,13	5,11	7,12	15,46	10,76
Totale	2,75	5,27	3,74	8,37	10,95	9,53

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Se si osserva la distribuzione per condizione economica (figura 11 e tabella 24) si può notare che sia nel caso delle donne (42%) che degli uomini (67%) la maggioranza dei residenti dell'area sono

occupati; nel caso delle donne consistente è anche la quota di donne casalinghe (34%). Seguono i residenti in età di pensionamento, soprattutto per quanto riguarda gli uomini (22%). Solo una piccola percentuale gli studenti (5-6%) e i residenti in cerca di occupazione (2%).

Fig. 11 – Residenti per condizione professionale e sesso



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

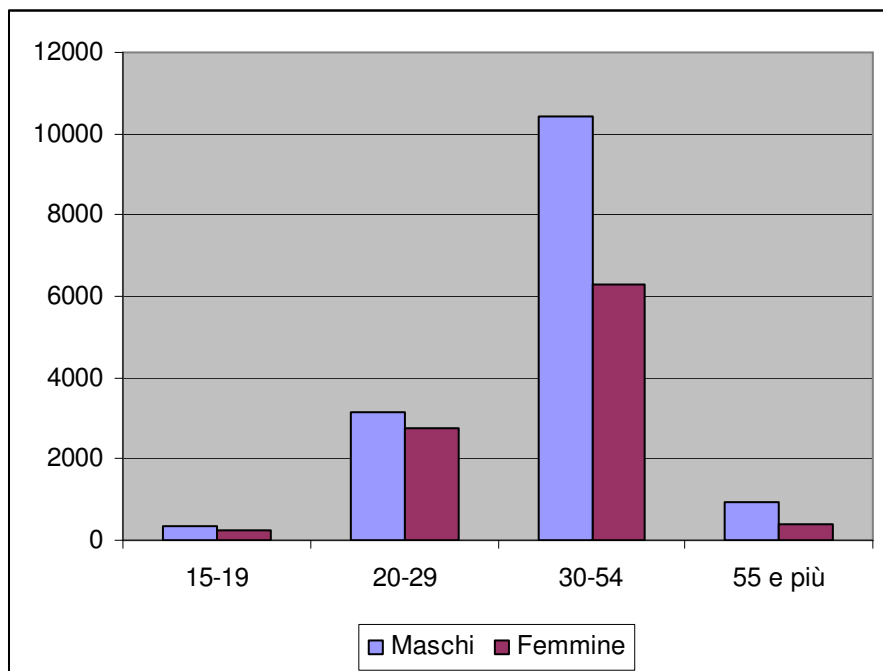
Tab. 24 – Residenti per condizione professionale e sesso

Condizione professionale	Maschi	Femmine
Occupati	14.875 (67%)	9.645 (42%)
In cerca di occupazione	395 (2%)	524 (2%)
Studenti	1.211 (5%)	1.300 (6%)
Casalinghe	16	7.773 (34%)
Ritirati dal lavoro	4.983 (22%)	2.768 (12%)
In altra condizione	847 (4%)	730 (3%)
Totale	22.327 (100%)	22.740 (100%)

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Se si osserva la distribuzione degli occupati per classi d'età (figura 12) si può notare che la maggioranza degli occupati, come previsto, ha un'età compresa tra i 30 e i 54 anni.

Fig. 12 – Occupati per classi d'età e sesso



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

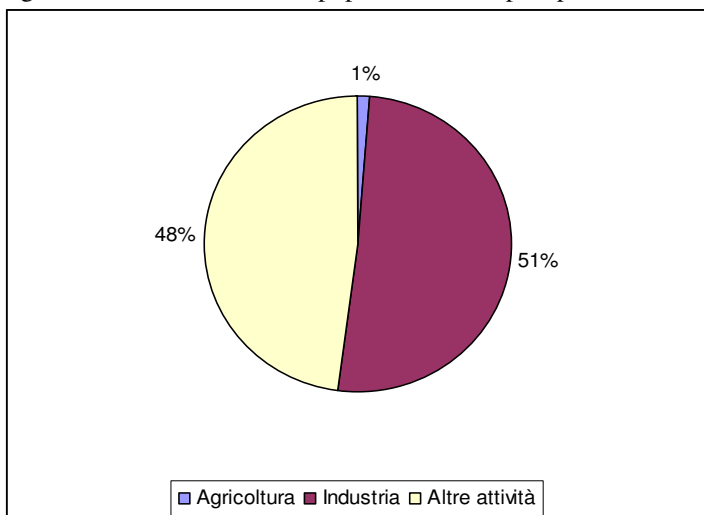
Infine, come precedentemente specificato, nell'area l'attività economica più diffusa è l'industria che raccoglie 12.389 lavoratori (tabella 25 e figura 13).

Tab. 25 – Distribuzione della popolazione occupata per attività economica

COMUNI	Attività economica			
	Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale
Boltiere	42	1.044	893	1.979
Dalmine	126	4.659	4.882	9.667
Osio Sotto	38	2.638	2.222	4.898
Stezzano	129	2.172	2.482	4.783
Verdellino	22	1.876	1.295	3.193
Totale	357	12.389	11.774	24.520

Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

Fig. 13 – Distribuzione della popolazione occupata per attività economica



Fonte: Istat – Censimento della popolazione e abitazioni 2001

A2 Individuazione e descrizione dei problemi e delle criticità alle quali si intende dare risposta attraverso la definizione del Piano Territoriale degli Orari

2.1 Lo scenario di riferimento delle azioni del progetto

I Comuni coinvolti nel progetto presentano una serie di criticità legate all'accesso ai servizi pubblici e privati, sia all'interno che all'esterno del territorio, dovute in particolare al sistema della mobilità nel suo complesso.

Gli studi condotti sino ad ora hanno evidenziato la necessità di una riorganizzazione della mobilità, non solo per rispondere all'emergenze ambientali e sociali, ma anche per permettere a popolazioni differenti di accedere più facilmente ai servizi presenti sul territorio. Si pensi, ad esempio, agli anziani che rappresentano il 5% della popolazione dell'area e che per spostarsi dipendono più facilmente da persone adulte motorizzate. E' necessario, quindi, attuare politiche finalizzate alla promozione di servizi per rendere autonome le persone che hanno da un lato la necessità e dall'altro la difficoltà a spostarsi. L'elevata mobilità comporta, inoltre, non solo problemi di inquinamento e grave appesantimento dei tempi di spostamento da e verso i comuni limitrofi e tra i Comuni, ma ostacola anche i trasferimenti all'interno dei Comuni stessi. Nonostante sia maggiore la quota di persone che si spostano per raggiungere paesi limitrofi è elevata anche la percentuale di persone che si spostano all'interno dei Comuni stessi, soprattutto nel caso delle donne. I Comuni coinvolti sono inoltre soggetti al fenomeno del pendolarismo (soprattutto verso il Comune di Bergamo, Milano e provincia) rappresentato dagli elevati volumi di traffico di autovetture negli orari di punta, durante i quali si sovrappongono flussi di traffico con origini, destinazioni, motivazioni e ritmi diversi. Ad acuire maggiormente la sofferenza delle componenti ambientali e del grado di soddisfazioni delle popolazioni locali vi è la ridotta possibilità di accedere al sistema, sia interurbano che locale, del trasporto pubblico (autobus, ferrovia) per motivi spesso collegati ad una non integrazione degli orari tra i mezzi di trasporto e i servizi. Solo 14 viaggiatori dell'area dichiarano di utilizzare i mezzi pubblici rispetto ai 21 viaggiatori della provincia di Bergamo (fonte Rapporto sullo Stato dell'Ambiente).

Riorganizzare il sistema della mobilità significa quindi, da una parte, individuare e riorganizzare gli orari dei trasporti pubblici, già presenti, inserendo dove necessario elementi di flessibilità temporale e spaziale, e dall'altra annettere nuove forme di mobilità .

La ridotta dimensione media dei paesi (7 kmq) porta in particolare le donne (più di 5.000 al giorno), a spostarsi da un paese all'altro in occasione di eventi ricorrenti (es. mercati settimanali) non senza difficoltà, tenendo, infatti, presente che spesso la relazione tra i nuclei urbani avviene ancora attraverso le strade di campagna. Questo avviene soprattutto per le donne casalinghe che rappresentano il 34% delle donne residenti nell'area.

I poli attrattori presenti sul territorio, si pensi in particolare ai principali servizi pubblici sanitari (Ospedale di Zingonia, Centro Iperbarico di Ciserano), ai servizi sportivi sovracomunali (Polo Sportivo Atalanta di Zingonia, Piscine di Dalmine, centro sportivo di Stezzano), ai servizi legati alla grande distribuzione e ai servizi ricreativi e per il divertimento, hanno determinato un forte aumento

della domanda di mobilità da parte di popolazioni differenti, si nota, infatti, un numero maggiore di spostamenti quotidiani legati ad esigenze diverse.

L'aumento degli stranieri, degli studenti e degli anziani determina, inoltre, un radicale incremento della domanda di mobilità alternativa al mezzo privato, spesso non facilmente sostituibile.

Ad esempio, la presenza di poli della grande distribuzione (es. outlet) lungo l'asse autostradale mal collegati con il sistema dei nuclei urbani obbliga la popolazione ad utilizzare l'uso del mezzo privato, rendendo difficoltoso l'accessibilità a questi servizi per coloro che non dispongono di un mezzo proprio.

Tenendo quindi in considerazione le seguenti condizioni:

- il territorio assimila questi comuni ad una grande città, ma la distribuzione dei servizi interni è concentrata solo in alcuni di essi
- la dimensione e la localizzazione rende questo territorio inesorabilmente gravitante sulle due aree metropolitane di riferimento di Bergamo e di Milano
- gli elementi di armatura infrastrutturale del territorio sono determinati dagli attraversamenti di mobilità sovralocale; l'autostrada Milano Venezia e la ferrovia Bergamo Milano alle quali si assommano le strade statali e provinciali sui tracciati storici (strada Francesca)
- il territorio risulta essere particolarmente stressato dal punto di vista della circolazione locale che si somma a quella di attraversamento, tale da rendere spesso impraticabile la viabilità locale e da risultare uno degli elementi di maggior criticità rispetto alla qualità dell'aria
- la condizione della mobilità locale è oltremodo stressata a causa di un sistema di trasporto pubblico rigido negli orari e non integrato tra le differenti modalità di spostamento e difficoltoso nel rispetto dei tempi da parte di una occupazione costante delle sedi stradali che rende inverosimile il rispetto dei tempi delle linee pubbliche e il rispetto delle coincidenze
- la qualità della vita è spesso scalfita dal sistema mobilità presente sul territorio: (coincidenze non previste, fermate dei mezzi di trasporto pubblico lontane dai servizi di primario interesse o assenza completa di mezzi di trasporto pubblico)
- il sistema dei collegamenti trasversali ed interno ai Comuni è poco strutturato
- difficoltà di conciliare i tempi di vita con i tempi del trasporto
- la presenza di importanti servizi sovracomunali produce una domanda di trasporto significativa
- i soggetti maggiormente svantaggiati per gli spostamenti dentro/dentro dentro/fuori/dentro che risentono dell'attuale sistema di trasporti sono le popolazioni che non accedono a forme di mobilità autonoma stante l'assenza di auto privata o di patente
- la definizione di un piano dei tempi e degli orari che vada di concerto con la definizione del piano di ambito del PTCP e dei singoli PGT e che preveda la istituzione di uno sportello tempi che sia in diretta sinergia con l'istituto Point21 (ufficio di Agenda21) è un aspetto di fondamentale importanza per l'organizzazione di strumentazioni e la sedimentazione di competenze che vadano oltre il presente ciclo amministrativo e che sfruttino al pieno le opportunità offerte da altri livelli di programmazione dei servizi

- la definizione di azioni sperimentali è necessario sia intesa come integrazione e accompagnamento alle azioni contenute nel Piano di zona della 328, in particolare per le azioni inerenti l'offerta di trasporto a categorie e popolazione di genere
- inizia ad essere rilevante la necessità di progettare nuove forme di trasporto locale in grado di strutturare la pianificazione degli orari dei servizi locali

Tali condizioni generano la necessità di

- Razionalizzare l'attuale assetto della mobilità da un punto di vista temporale e spaziale
- Collegare i principali poli attrattori con una rete di trasporto collettivo e flessibile
- Rendere la mobilità all'interno del territorio e verso i luoghi frequentati e dedicati, alle fasce d'età più giovani sufficientemente sicura
- Incentivare modi di spostamento all'interno del territorio alternativi all'automobile, in modo da ridurre l'inquinamento, il rumore e l'ingombro dello spazio pubblico

A tale scopo si intende riorganizzare ed ottimizzare la mobilità urbana in attuazione e sinergicamente a quanto previsto dal Piano Urbano del Traffico e da Agenda 21 affrontando la problematica del tempo della mobilità riorganizzando la mobilità e incentivando nuove forme di trasporto collettivo.

2.2 Il progetto in una prospettiva di genere – le priorità

L'analisi di contesto dell'area dal punto di vista demografico, ma anche le caratteristiche del tessuto sociale ed economico hanno permesso di individuare differenze, in alcuni casi anche profonde, tra uomini e donne. Le caratteristiche strutturali delle famiglie già ricordate in precedenza – aumento dei capi famiglia donne e presenza di famiglie monoparentali con membri femminili che rappresentano il 10% della popolazione - sembrano caratterizzare la componente femminile della popolazione del territorio.

Dal punto di vista sociologico, l'appartenenza di genere influenza in modo significativo tutti gli elementi della vita di un individuo e conseguentemente la stessa organizzazione sociale, ed è ormai condiviso il riconoscimento della struttura di genere insita nel mosaico temporale che caratterizza le società contemporanee. Numerose indagini sul rapporto tra popolazione maschile/femminile e tempi della città mostrano come “la scansione della vita quotidiana sia organizzata secondo schemi sostanzialmente rigidi, a cui si uniformano gli individui più sulla base delle loro identità fisiche, che non sulla base delle loro specificità culturali”¹. Pertanto, il ruolo di genere all'interno della famiglia definisce una serie di competenze, incarichi, attività, che caratterizzano e condizionano il modo di vivere e di organizzare il proprio tempo individuale, e contribuiscono alla definizione della domanda di fruibilità e accessibilità dei servizi.

Dalle osservazioni fatte finora consegue la necessità di prestare attenzione alla strutturazione del presente progetto tenendo sotto controllo la prospettiva di genere senza, naturalmente, sottostimare le altre componenti sociali destinatarie di azioni finalizzate, come indicato precedentemente, a

¹ Zajczyk, F., *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Franco Angeli, Milano, 2000, p. 121

ridurre l'inquinamento atmosferico attraverso nuove forme di utilizzo dei mezzi privati o pubblici e facilitando di conseguenza l'accesso ai servizi.

La difficoltà ad accedere ai servizi a causa di una poco funzionale organizzazione dei mezzi di trasporto (più rilevante per i quei soggetti non ancora completamente autonomi o non più autonomi) comporta un incremento notevole nell'utilizzo dei mezzi privati e grava in particolar modo sulla gestione temporale delle famiglie e solitamente sono le donne a farsi carico di questi compiti assolvendo le richieste e le necessità familiari. E' alta la quota di donne che devono affiancare ad attività di lavoro non retribuito (cura della casa e della famiglia) attività di lavoro retribuito (43%).

Queste brevi considerazioni segnalano, dunque, la necessità di adottare nel presente progetto una specifica prospettiva di genere, con un ritorno positivo sulla popolazione femminile in particolare favorendo una miglior conciliazione tra le responsabilità familiari e professionali di uomini e donne.

A3 Descrizione del processo che porterà all'approvazione del PTO da parte del Consiglio Comunale ex art. 5 comma 2 l.r.28/2004

(descrivere i passaggi e le azioni politiche e amministrative che saranno attivate e messe in campo per la definizione e approvazione del PTO quale documento di indirizzo strategico);

Passaggi
Procedure di accettazione dei finanziamenti regionali.
Presentazione del progetto attuativo nelle Amministrazioni Comunali: Giunta, Consiglio Comunale
Definizione delle prassi e delle misure di raccordo tra le Amministrazioni per l'Istituzione dell'Unità di Progetto, definizione delle responsabilità, dei compiti e delle modalità di funzionamento attraverso un protocollo di intesa
Istituzione dell'Unità di Progetto - individuazione e nomina dei referenti a cui sarà assegnata il ruolo di referente per la propria Amministrazione - Costituzione Comitato di pilotaggio
Workshop con i funzionari e i dirigenti delle Amministrazioni Comunali sulle politiche temporali nella progettazione ed erogazione dei servizi pubblici
Lancio del progetto e presentazione nuovo strumento di pianificazione agli stakeholder locali
Lancio del progetto e presentazione nuovo strumento di pianificazione ai cittadini/e
Condivisione delle conoscenze già patrimonio informativo delle singole Amministrazioni Comunali e degli altri attori del territorio
Raccordi con il Piano dei Servizi e il Piano Urbano del Traffico e il Piano di Zona
Riunioni collettive con i Sindaci - incontri collettivi con gli Amministratori
Costituzione e avvio dei Tavoli di lavoro finalizzati a stabilire i contenuti e le finalità del Piano
Informazioni alle Giunte e ai Consigli Comunali
Avvio e realizzazione attività di progetto: indagine e sperimentazioni
Avvio procedure per istituzione dell'Ufficio Tempi
Definizione delle responsabilità, dei compiti e delle modalità di funzionamento e interazione dell'Ufficio Tempi con l'unità di Progetto e con le Amministrazioni Comunali coinvolte.
Trasferimento conoscenze acquisite dalle sperimentazioni per la stesura del Piano
Condivisione obiettivi e linee d'azione in ambito politico in tutti i Comuni
Stesura Piano Territoriale degli Orari
Approvazione Piano nelle Giunte
Approvazione nei Consigli Comunali
Conferenza strategica sui Tempi della città

A4 Individuazione e descrizione dei problemi e delle criticità alle quali si intende dare risposta; attraverso le azioni progettuali:

4.1 Obiettivi generali

Il progetto si propone di inserire in una logica di sistema - integrando, ampliando e meglio finalizzando – alcune iniziative che le Amministrazioni hanno in parte già avviato per **disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti.**

Il progetto mobilYme intende migliorare la qualità della vita quotidiana delle persone favorendo la conciliazione dei tempi familiari, degli orari di lavoro, dei tempi per sé e dei tempi per gli spostamenti attraverso una migliore e diversificata organizzazione della mobilità e un miglior uso del territorio. Si vuole, di fatto proporre un approccio innovativo ai temi della mobilità offrendo nuovi strumenti di governance attraverso nuove forme di utilizzo dei mezzi privati o pubblici finalizzati, non solo a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e a facilitare l'accesso ai servizi, ma anche a liberare tempo per chi svolge un ruolo di cura dentro la famiglia e a creare le condizioni ottimali per poter disporre di tempo per sé.

Poiché il dispendio temporale connesso alla mobilità e agli spostamenti è considerato dai cittadini e dalle cittadine come uno dei maggiori sprechi di tempo e il “guadagno” di tempo così come la qualità della mobilità sono riconosciuti come fattori decisivi nell'elevamento della qualità della vita e nella definizione della vivibilità della città, le Amministrazioni Comunali intendono realizzare attraverso questo progetto una serie di azioni che offrano delle **alternative rispetto all'uso dell'auto privata personale** riducendo, di fatto, l'emissione di gas inquinanti e dando la possibilità ai cittadini/e di vivere il tempo per lo spostamento in modo diverso.

Da un punto di vista culturale, si intende, di fatto, passare **da una logica individuale nell'uso del mezzo ad una collettiva**, in grado di rispondere in maniera adeguata alla diversità di esigenze di stili nell'uso del tempo e della mobilità.

L'analisi di contesto dell'area dal punto di vista demografico, ma anche le caratteristiche del tessuto sociale ed economico hanno permesso di individuare differenze, in alcuni casi anche profonde, tra uomini e donne. Le caratteristiche strutturali delle famiglie già ricordate in precedenza – aumento dei capi famiglia donne e presenza di famiglie monoparentali con membri femminili - sembrano caratterizzare la componente femminile della popolazione del territorio.

4.2 Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici che le Amministrazioni Comunali intendono perseguire sono i seguenti:

- Promuovere un sistema di Governance dei tempi costituendo un'Unità di Progetto per attuare il progetto mobilYme, sostenere le relative politiche e porre le basi per istituire l'Ufficio Tempi;
- Disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti riorganizzando da una parte i mezzi di trasporto pubblici presenti sul territorio e attivando, dall'altra, un servizio di trasporto a chiamata a basso costo;

L'ambito di intervento sopra indicato è stato scelto sulla base di alcune criticità emerse da parte della cittadinanza e degli stakeholder intervistati. Le azioni pilota, individuate, premetteranno di implementare il Piano Territoriale degli Orari, strumento in grado di contribuire a rispondere alle esigenze segnalate dal territorio con l'approvazione del quale il presente progetto dovrà concludersi, come è previsto dalla legge regionale di riferimento.

È importante tenere presente che le diverse azioni che i Comuni intendono attuare e che verranno descritte nel dettaglio successivamente, verranno sviluppate attraverso forme di aggregazione e di coordinamento tra i Comuni, in una logica di programmazione congiunta di interventi tesi a far fronte a problematiche comuni.

A5 Descrizione degli obiettivi, delle azioni progettuali per le quali si chiede il contributo.

(Gli obiettivi devono anche indicare e target di riferimento e destinatari coinvolti);

5.1 Azione 1 - Promuovere un sistema di Governance dei tempi

Le Amministrazioni Comunali, consapevoli che la predisposizione e l'aggiornamento del Piano Territoriale degli Orari sia una funzione politica soprattutto per garantire la continuità delle iniziative nel tempo anche dopo il progetto, sono tuttavia coscienti che senza un organo esecutivo tecnico, che abbiamo definito Unità di Progetto, non sia possibile realizzare i progetti pilota e attuare successivamente il Piano territoriale degli orari.

In una prima fase verranno quindi poste le basi per costituire l'Unità di Progetto, costituita da tecnici provenienti dai diversi settori delle amministrazioni Comunali e un comitato di pilotaggio. Il progetto terminerà con l'elaborazione del Piano Territoriale degli Orari approvato dalle Giunte e dai Consigli Comunali. Considerando la specificità di un Piano Territoriale degli Orari sovracomunale e le peculiarità delle politiche dei tempi, come tipicamente politiche trasversali, l'Unità di Progetto si caratterizzerà come una struttura organizzativa intercomunale e trasversale rispetto ai settori degli Enti lavorando, quindi, con un approccio coerente a tali peculiarità e coinvolgendo, ove necessario, in misura più allargata gli enti pubblici, le imprese private, le parti sociali i cittadini e le cittadine. Condizione, infatti, indispensabile per un esito positivo delle politiche dei tempi e degli orari è la partecipazione attiva dei soggetti istituzionali e sociali che hanno un ruolo nella vita della città. La divulgazione delle opportunità e dei vantaggi dall'adozione di un Piano Territoriale degli orari e dalle politiche temporali avverrà attraverso specifici momenti di incontro rivolti ai diversi gruppi di attori coinvolti il cui fine sarà anche di sollecitare un loro confronto con le Buone Pratiche riscontrate anche a livello nazionale.

La sostenibilità di un governo efficace dei tempi dipende in grande misura dalla disponibilità di conoscenze aggiornate sull'evoluzione dei fenomeni. Molte di queste conoscenze, nonostante siano già patrimonio informativo delle Amministrazioni Comunali e degli altri attori del territorio risultano disperse, a volte non conosciute e comunque non condivise. Da qui la scelta di attivare un'azione specifica del progetto finalizzata a ricostruire il quadro delle informazioni già disponibili presso i vari Comuni e attori locali.

È intenzione delle Amministrazioni Comunali istituire, inoltre, un Ufficio Tempi, organo di staff e struttura organizzativa di riferimento per la gestione dei tempi della città per i comuni coinvolti.

L'obiettivo è quindi quello di creare una struttura di coordinamento e di riferimento specifica per la progettazione strategica di governo del territorio.

Poiché le politiche dei tempi sono tipicamente politiche trasversali, devono, infatti, poter attraversare molte politiche pubbliche locali, i referenti territoriali, che istituiranno l'Unità di Progetto, dovranno valorizzare il ruolo strategico del Piano Territoriale degli Orari ed individuare le sinergie con il Piano Urbano del Traffico e il Piano dei Servizi e il Piano di Zona .

L'Ufficio Tempi, ossia la creazione di un'infrastruttura organizzativa di supporto al governo dei tempi delle città in grado di coordinare le sperimentazioni, rendere funzionali i progetti pilota verrà istituito durante il progetto e avrà il compito attuare, insieme all'unità di Progetto e ai tecnici dei Comuni, chiamati a condividere le proprie competenze sui progetti pilota e le azioni di sperimentazione, le strategie e le politiche che verranno definite nel Piano.

Operativamente l'Ufficio tempi, una volta approvato il Piano Territoriali degli Orari, eseguirà l'applicazione delle linee di intervento stabilite a livello politico assicurando il monitoraggio periodico dell'avanzamento del Piano, in modo da assicurare il continuo adattamento delle politiche e delle azioni all'evoluzione dei bisogni.

Rappresenterà il fulcro centrale tra i Comuni e i soggetti esterni alle amministrazioni comunali. Oltre alla gestione dei progetti che verranno inseriti nel Piano la missione dell'Ufficio tempi sarà quella di interagire tra i comuni ponendosi come autorevole punto di riferimento, con tutti i soggetti che, con le loro decisioni e con i loro comportamenti operativi, contribuiranno nei fatti a determinare i tempi e i ritmi della città e in modo particolare all'attuazione delle azioni previste da questo progetto.

Obiettivi dell'azione:

- creare l'infrastruttura organizzativa, culturale e sociale di supporto al governo dei tempi della città.
- acquisire e condividere le informazioni presenti sul territorio
- gestione del progetto
- raccordo con gli strumenti di pianificazione esistenti
- stesura del Piano territoriale degli orari

Destinatari:

- la generalità delle strutture comunali e dei relativi responsabili
- le Giunte e i Consigli Comunali
- gli attori del territorio (appartenenti al settore pubblico, privato) che per la loro attività dispongono di informazioni sui fenomeni legati ai tempi di vita e di funzionamento della città.
- i cittadini e le cittadine

5.2 Azione 2 - Disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti: riorganizzare i mezzi di trasporto pubblici presenti sul territorio

Il primo passo individuato dalle Amministrazioni Comunali per realizzare le prime azioni concrete che fronteggino le criticità emerse, ovvero disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti e migliorare l'accessibilità ai servizi, si attuerà con la

costituzione e l'avvio di un tavolo di lavoro con i settori comunali interessati, l'Unità di Progetto, l'Azienda di trasporto locale e stakeholder locali.

Poiché gli orari dei mezzi di trasporto non sono organizzati in un'ottica di conciliazione degli orari delle famiglie e dell'apertura dei servizi così come la localizzazione delle fermate dei mezzi di trasporto spesso non sono adeguate all'ubicazione dei servizi tale azione è volta a compensare le difficoltà che la dimensione spazio temporale dei mezzi di trasporto (orario e localizzazione) determinano nell'organizzazione oraria e spazio-temporale delle famiglie e dei Comuni.

Una riorganizzazione degli orari e un ripensamento dei percorsi dei mezzi di trasporto locale, in particolare per quanto concerne la distribuzione delle fermate rendono, infatti, necessaria in primo luogo la costruzione di un dialogo.

Obiettivi dell'azione:

- armonizzare gli orari e i tempi dei trasporti con gli orari e la localizzazione dei servizi tenendo conto delle esigenze delle famiglie, in particolare del donne con carichi di cura, degli studenti e degli gli anziani
- promuovere iniziative e progetti per una mobilità sostenibile al fine di ridurre il traffico urbano e l'inquinamento conseguente.
- aumentare la competitività del trasporto collettivo su quello individuale
- rendere più fruibile il sistema di trasporto pubblico esistente
- valutare qualità e competitività del trasporto collettivo rispetto ai tempi e spazi di vita dei cittadini e degli ospiti, secondo le diverse età
- rendere più razionale l'attuale assetto della mobilità
- creazione o ampliamento servizi di info-mobilità per abitanti residenti e temporanei

Destinatari

- giovani e le loro famiglie
- anziani
- pendolari
- stranieri

Il percorso che si intende avviare prevede il ricorso a strumenti conoscitivi (indagine), organizzativi (gruppi di lavoro, consulte e tavoli) ed operativi (piani, progetti, delibere) e si sviluppa nei seguenti passaggi:

1. Indagine di contesto: analisi degli orari dei servizi presenti sul territorio. Lo scopo è quello di individuare caratteri, punti di forza, nodi problematici nonché potenzialità dei servizi di trasporto. Le segnalazioni e le richieste sul tema pervenute alle strutture comunali o all'azienda di trasporto verranno raccolte e analizzate.
2. Saranno distribuiti all'utenza dei mezzi di trasporto, in particolare studenti, anziani e pendolari, questionari riguardanti le modalità di frequenza, di utilizzo ed il grado di soddisfazione nei confronti dei servizi di trasporto.

La rilevazione dei bisogni temporali del territorio rispetto ai mezzi di trasporti è un campo ancora poco esplorato, è, quindi, importante attivare da subito quegli strumenti di lettura delle trasformazioni che sono indispensabili per sostenere politiche coerenti, adeguate ed efficaci.

3. Mappatura dei percorsi e degli orari dei mezzi di trasporto e dei servizi pubblici presenti sul territorio

Questa seconda azione prevede l'attivazione di gruppi di lavoro impegnati dapprima in una fase esplorativa che permetta il riconoscimento delle esigenze e degli interessi in gioco, nonché gli obiettivi che si intendono raggiungere; in un secondo momento, in una fase propositiva e di sperimentazione si individueranno quali cambiamenti attuare per incentivare le persone ad utilizzare i mezzi pubblici.

4. Scopo della sperimentazione è quello di realizzare esperienze pilota per testare i progetti, verificarne la fattibilità e la congruenza rispetto agli obiettivi individuati, metterli a punto per farli funzionare a regime. Essenziali risulteranno quindi adeguate azioni di monitoraggio e comunicazione.

5. Valutazione e monitoraggio della sperimentazione

6. Istituzionalizzazione del cambiamento (sulla base dei risultati ottenuti nella sperimentazione)

5.3 Azione 3 - Disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti: attivare un servizio di trasporto a chiamata a basso costo

Le pubbliche amministrazioni sono convinte della necessità di affiancare all'ottimizzazione degli orari dei trasporti locali la verifica delle esatte condizioni per attivare il trasporto a chiamata che deve garantire possibilità di suo accesso a basso costo, così da attuare un duplice stimolo all'offerta e alla domanda: da un lato facilitare l'accesso al mondo lavorativo di soggetti svantaggiati, attraverso la valorizzazione della struttura cooperativa presente nell'area, e dall'altro semplificandone l'uso da parte di coloro che non possono permettersi di spendere grandi quantità di risorse.

Attivando un servizio flessibile e di basso costo, che usi mezzi non economicamente onerosi dal punto di vista della gestione, che copra gli orari più scoperti a servizio di un'utenza debole, curato da un prestatore d'opera caratterizzato sull'impiego di cooperativa di giovani lavoratori, che si muova su tracciati secondari e poco frequentati, è possibile dare all'iniziativa un valore sperimentale orientata a ridurre l'uso dell'automobile e quindi ridurre le fonti di inquinamento e tesa a promuovere sistemi di trasporto realmente alternativi all'automezzo privato.

Le **giovani donne** potranno accedere anche muovendosi da sole e con meno preoccupazione agli eventi programmati nelle città dell'area o nei comuni capoluogo, sapendo che al loro arrivo in stazione ferroviaria potranno usufruire del servizio low cost garantito dalle pubbliche amministrazioni, che le accompagnerà sotto casa. Questo permetterà di ridurre i costi ambientali dello spostamento dovuto agli autoveicoli che si renderebbero necessari ai genitori per accompagnare le ragazze in città alta o al multisala milanese.

I **ragazzi** che frequentano i locali dell'area, le iperfrequentate discoteche tecno e rock presenti nell'area, potrebbero anch'essi usufruire del servizio a chiamata, attraverso specifiche condizioni di servizio concordate con i gestori dei locali, così che si potrebbe sensibilmente ridurre il numero

delle auto circolanti e le conseguenti emissioni in atmosfera ma anche il non rilevante aspetto di spostare verso il basso il rischio di incidentalità stradale dovuta alla guida in condizioni psico fisiche non ottimali.

Le **donne della terza età** che frequentano i mercati presenti sui territori alla ricerca del prezzo migliore o che sono costrette dagli acciacchi dell'età a frequentare con assiduità le strutture sanitarie della zona, potranno scegliere di muoversi dal capolinea del trasporto pubblico locale o direttamente da casa propria attraverso l'uso del mezzo a basso costo. Si cercherà in tal modo di accrescere la sicurezza degli spostamenti delle popolazioni anziane che ancora oggi prediligono l'uso della bicicletta anche se la ciclabilità è diventata una modalità di spostamento altamente rischiosa, visto il continuo interferire, e purtroppo difficilmente eliminabile, delle strade di grande collegamento con i tratti di viabilità locale.

Gli obiettivi dell'azione:

- avere un mezzo a basso impatto circolante in fasce orarie e in giorni tradizionalmente non coperti dal trasporto pubblico locale ma corrispondenti ai picchi d'uso da parte di fasce d'età specifiche e molto spesso con limiti alla mobilità
- garantire un mezzo che tocchi tutti i punti rilevanti presenti nei comuni dell'area per quanto concerne l'interscambio con altre modalità di trasporto o i principali attrattori di traffico
- offrire un servizio che permetta di aumentare la sicurezza degli spostamenti delle fasce adolescenziali ed anziane in particolar modo per la componente femminile di queste, tradizionalmente soggette all'accompagnamento da parte degli adulti e nel caso di quelle immigrate spesso senza possibilità di accesso al mezzo privato
- dare una occasione di impiego per soggetti non ancora nel mondo del lavoro ma bisognosi di integrazione del reddito o di reddito di base per l'assolvimento di funzioni primari

Destinatari

- giovani
- anziani

Il percorso che si intende avviare prevede il ricorso a strumenti conoscitivi (indagine), organizzativi (gruppi di lavoro, consulte e tavoli) ed operativi (piani, progetti, delibere) e si sviluppa nei seguenti passaggi

A fronte di un articolato sistema di obiettivi le azioni soggette a richiesta di contributo sono quelle che seguono, specificando che alcuni dei costi che si renderanno necessari dovranno essere coperti da iniziative del pubblico o con interventi del privato poiché riferibili a costi non ammessi dal bando regionale.

1 Definizione di processo formativo e informativo del terzo settore finalizzato all'avvio di una cooperativa sociale gestrice del servizio.

La presenza di un forte sistema di cooperative sociali che già offrono servizi alla pubblica amministrazione e la loro continua ricerca di apertura di nuovi filoni lavorativi garantisce un ambito di cooperazione certo anche per questa tipologia di servizio.

2 Organizzazione di tavoli di lavoro con campioni significativi dell'utenza identificata per mappare bisogni e aspettative al fine di concertare gli elementi chiave del servizio

La presenza di forme associative delle popolazioni anziane e di luoghi di addensamento della domanda giovanile con priorità ai istituti scolastici garantisce la possibilità di identificare testimoni privilegiati che si attivino in tale direzione

3 Organizzazione di momenti di confronto con i gestori/concessionari del TPL e l'ente provinciale per la concertazione delle forme di integrazione tra le tipologie di offerta del trasporto su gomma
La partecipazione ai tavoli istituzionali del PTCP e del TPL hanno conferito ai comuni dell'area strumenti e visibilità per la concertazione con l'ente provinciale che garantisce una base di costruzione di politiche pubbliche condivise

4 Organizzazione di momenti di confronto con la direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato per verificare programmi di coordinamento degli orari e passaggi di informazioni
La definizione del recente raddoppio ferroviario ha stimolato la relazione tra i comuni dell'area e le ferrovie dello stato per la determinazione condivisa delle nuove stazioni ferroviarie che garantisce uno spazio di coinvolgimento attivo anche nella gestione e nella promozione dell' offerta

5 Organizzazione di formazione al personale che si interfaccia all'utente con riferimento ai front office pubblici (URP) per fornire informazioni sulle modalità di accesso al servizio a basso costo
La riorganizzazione delle macchine comunali ha determinato un processo di condivisione degli obiettivi da raggiungere e dei premi relativi che stimolano gli impiegati ad assolvere nuove funzioni.

6 Organizzazione di momenti di confronto con le dirigenze dei luoghi del divertimento serale, dei nodi produttivi e con le rappresentanze sindacali per verificare le politiche di sensibilizzazione dei giovani, le pratiche di mobilità interne all'azienda e gli incentivi possibili ai lavoratori per coordinare le iniziative aziendali con il mezzo a basso costo

La attività di confronto tra le amministrazioni e gli imprenditori sulle tematiche ambientali e occupazionali garantisce una facilità in confronto con i poli produttivi che caratterizzano l'area

7 Avvio di un tavolo tecnico finalizzato allo studio della segnaletica stradale da realizzare per la nuova linea e da integrare a quella esistente e definire il progetto di arredo urbano per garantire la fruibilità del servizio

La cooperazione tra i settori tecnici su altri versanti garantisce la condivisione di progettualità e la relazione con le università permette di impostare percorsi di valorizzazione delle creatività e dei saperi tecnici per la definizione di totem orientati a comunicare le variabili temporali del trasporto pubblico (paline segnaletiche) e altre informazioni collegate al servizio

8 Organizzazione di un tavolo di lavoro multiattoriale per dettagliare i componenti del tavolo di controllo qualità del servizio della linea a basso costo

La gestione di gruppi ristretti di controllo delle iniziative sovracomunale garantisce la capacità di organizzazione delle responsabilità per l'avvio del servizio e le modalità di verifica dell'ottemperamento dei parametri di qualità identificati

9 Attivazione di procedure pubbliche per la raccolta di progetti e programmi multimediali finalizzati alla pubblicizzazione del servizio

La relazione con esperti di comunicazione da parte delle pubbliche amministrazioni e la presenza di cooperative sociali specializzate fornisce la garanzie del raggiungimento dell'obiettivo

A6 Descrizione dei passaggi chiave per l'attuazione delle azioni progettuali

Di seguito riportiamo i passaggi chiave, provvedimenti, accordi, strumenti di programmazione previsti per l'attuazione delle azioni di progetto:

Azione 1- Promuovere un sistema di Governance dei Tempi

Questa azione costituisce un'occasione per le Amministrazioni Comunali per mettere a fuoco strumenti, modalità e regole per una gestione dei tempi urbani efficace, in grado di durare nel tempo e di influenzare progressivamente le diverse politiche e azioni amministrative andando oltre la durata del progetto, ampliando quindi gli obiettivi iniziali e allargando la rete degli attori territoriali coinvolti.

Le azioni specifiche che si intendono realizzare hanno di fatto l'obiettivo di creare l'infrastruttura organizzativa e di supporto al governo dei tempi:

- Procedure di accettazione dei finanziamenti regionali;
- Definizione della missione e la conseguente progettazione organizzativa
- Costituzione Unità di progetto e comitato di pilotaggio: stabilire ruoli e persone da coinvolgere, principi di funzionamento, strumenti e meccanismi di coordinamento;
- Identificazione e progettazione degli strumenti di programmazione e di monitoraggio delle attività;
- Affidamento di incarichi di ricerca e consulenza a collaboratori;
- Identificazione e progettazione degli strumenti e delle azioni di comunicazione;
- Costituzione e avvio dei tavoli di lavoro;
- Avvio e realizzazione sperimentazioni
- Provvedimento di costituzione dell'Ufficio Tempi;
- Trasferimento delle conoscenze acquisite;
- Approvazione del Piano Territoriale degli Orari secondo le procedure stabilite nel punto 3

Azione 2 - Disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti: riorganizzare i mezzi di trasporto pubblici presenti sul territorio

- Costituzione e avvio del tavolo di lavoro con i Settori comunali interessati
- Costituzione di un Tavolo di lavoro: Unità di Progetto, Azienda di trasporto locale e stakeholder locali
- Analisi del contesto attuale
- Analisi degli orari dei servizi presenti sul territorio
- Mappatura dei percorsi e degli orari dei mezzi di trasporto e dei servizi pubblici presenti sul territorio
- Identificare le reali carenze conoscitive e valutare le diverse alternative di superamento
- Indagine dei bisogni di servizio dei cittadini per target di utenza (giovani e le loro famiglie e, anziani, donne, stranieri e pendolari)
- Tavolo di co-progettazione per la definizione delle criticità e l'individuazione di nuove soluzioni
- Sottoscrizione Protocollo di intesa con Azienda di trasporto locale

- Tavolo di lavoro per il lancio del progetto e il coinvolgimento dei portatori di interesse
- Approvazione della proposta progettuale
- Attuazione dell'iniziativa pilota
- Definizione piano di comunicazione
- Azioni di comunicazione sulla nuova gestione dei mezzi di trasporto.
- Monitoraggio dell'iniziativa – misurazione degli effetti e della soddisfazione nei confronti dell'iniziativa

Azione 3 - Disincentivare l'uso del mezzo privato ai fini di una riduzione dell'emissione di gas inquinanti: attivare un servizio di trasporto a chiamata a basso costo

- Identificazione del gruppo di lavoro interno (dirigenti, responsabili di servizio dell'amministrazione comunale);
- Attivazione del tavolo tecnico per la definizione delle condizioni infrastrutturali ottimali
- Indagine dei bisogni di servizio dei cittadini per target di utenza (giovani e, anziani, donne)
- identificazione delle specifiche dell'azione pilota
- Tavolo di lavoro per il lancio del progetto e il coinvolgimento dei portatori di interesse
- Approvazione della proposta progettuale
- Definizione delle procedure di costruzione e selezione gestori del servizio
- Attuazione dell'iniziativa pilota
- Definizione piano di comunicazione per i destinatari del servizio;
- Azioni di comunicazione e sensibilizzazione all'uso del nuovo servizio - Azioni di comunicazione sulla nuova gestione dei mezzi di trasporto.
- Monitoraggio dell'iniziativa – misurazione degli effetti e della soddisfazione nei confronti dell'iniziativa

A7 Descrizione delle modalità di raccordo con gli strumenti generali e settoriali di programmazione e pianificazione comunali e sovracomunali o con progetti già attivi o in fase di predisposizione.

I comuni danno per assodato che le politiche temporali debbano essere trasversali a tutte le attività di programmazione dell'ente pubblico essendo il tempo una risorsa personale non rinnovabile e un elemento naturalmente intersecato a qualsiasi genere di attività umana.

Il tempo peraltro è materia complessa che sino ad oggi non è stato possibile leggere e trattare a causa della sua immaterialità che non ne ha consentito l'integrazione con elementi, ad esempio di tipo edilizio, più facilmente visibilizzabili nella gestione dei costi e nella raccolta dei risultati.

Gli aspetti contenutistici

Le attività di pianificazione a cui sono oggi chiamate le pubbliche amministrazioni sempre più richiamano la necessità di un raccordo a scala sovracomunale per la promozione di politiche che abbiano un senso territoriale e che possano agire delle economie di scala.

Nel periodo più recente le amministrazioni comunali sono state oggetto di notevoli cambiamenti nel governo di alcuni degli strumenti chiave della pianificazione del territorio e dei servizi.

La Legge Regionale 12 con l'introduzione dell'idea di governo del territorio ha introdotto alcune significative novità tra le quali quella di maggior peso per gli enti locali è la definizione di un piano dei servizi in cui l'idea dello standard sia sostituito da una dettagliata, anche econometricamente, indicazione dei servizi serviti, non solo dal pubblico, all'interno della città.

In questa prospettiva ed avendo le amministrazioni interessate aperto o in fase di apertura il processo di definizione del PGT si evidenzia la abilità di un raccordo forte tra il progetto di avviare un servizio di trasporto strettamente intercomunale e di basso costo la cui copertura finanziaria deriverà anche da opportune scelte pianificatorie attraverso il suo inserimento nei Piani dei Servizi dei comuni dell'area.

La definizione delle modalità con cui realizzare gli elementi di arredo urbano e della segnaletica specifica saranno ricondotti al Piano delle Regole attraverso cui i comuni interessati potranno dotarsi di elementi riconoscibili per uniformità di stile.

Il programma di valorizzazione dei tempi della città potrà essere costruito attraverso la definizione di uno sfondo che potrà fare riferimento al documento preliminare e al documento di piano per poi trovare ricadute specifiche nella definizione degli strumenti di settore come il Piano del Commercio.

La definizione di sistemi viabilistici preferenziali, l'organizzazione dei luoghi di attesa del mezzo pubblico (quando non coincidenti con quelli del TPL) potranno trovare adeguato trattamento all'interno di un altro strumento di settore quale il Piano Urbano del Traffico.

Il tavolo sul piano di area previsto dalla L 328 è un altro elemento di raccordo per il progetto pilota poiché la definizione di un mezzo di trasporto flessibile collegato anche a programmi orientati alla salute e alla sicurezza individuale può essere ricondotta ai programmi finalizzati alla riduzione di fattori (obesità e il tabagismo) anche con il supporto di programmi di mobilità (ciclabilità, pedonalità).

I comuni gestiscono un servizio comune di polizia locale che potrà divenire nelle sue forme di programmazione annuale uno spazio entro cui definire politiche per la sicurezza indirizzate al genere femminile e a quello dei giovani, con azioni di informazione sui principali criteri difensivi e di sensibilizzazione all'uso di sostanze alteranti senza la crescita per il rischio proprio e altrui.

Il progetto comune di Agenda21 è lo spazio entro cui trovare le risorse e le competenze per accrescere ulteriormente la riduzione delle emissioni in atmosfera introducendo le azioni all'interno del tavolo energia; il tavolo di lavoro energia ha infatti tra i suoi obiettivi quello della sperimentazione dell'idrogeno su un trasporto pubblico locale con l'impegno dichiarato di un produttore locale di celle per la produzione di idrogeno tramite energie rinnovabili.

Gli aspetti operativi

La relazione con l'elaborazione delle differenti strumentazioni sopraindicate permetterà di ottimizzare le procedure rivolte alla costruzione delle informazioni, alla raccolta di pareri e suggerimenti, alla pubblicizzazione degli esiti anche parziali degli strumenti.

La relazione con la definizione dei PGT e dei collegati Piani dei Servizi procederà costruendo forme di parallele raccolte delle informazioni rispetto alla struttura dell'offerta e alla differenza tra i tempi previsti di servizio dei mezzi pubblici e ai tempi reali di passaggio delle autolinee. L'ottimizzazione della raccolta di informazioni, attraverso l'organizzazione di attività con i gestori delle linee, avverrà uniformando le procedure di raccolta dati (schede sulla qualità dei servizi) tra estensori dei PGT e estensori del PTO.

Altro elemento di raccordo con la stesura dei PGT sarà effettuato sulla parte relativa al coinvolgimento dei portatori di interesse e delle popolazioni locali, espressamente richiesta della legge 12 nella costruzione del documento preliminare, nella costruzione delle alternative progettuali da selezionare, e delle autorità ambientali nei procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica. La contemporanea gestione e partecipazione ai tavoli di lavoro che saranno attivati dai PGT permetterà di valorizzare gli strumenti tradizionali della partecipazione di tipo territoriale (forum, focus group) con tematiche collegate alla temporalità di uso dei paesi e della mobilità intra e extra urbana.

Azione che integrerà la stesura del PGT con il PTO è quella collegata alla sistematizzazione e visibilizzazione delle informazioni; la obbligatorietà della definizione di un Sistema Informativo Territoriale, come sistema di gestione multistrato e in tempo reale delle informazioni, sarà oggetto di integrazione per quello che concerne la gestione delle politiche temporali.

La definizione degli strumenti di settore del Piano Urbano del Traffico sarà occasione di finalizzare la cooperazione con il PTO utilizzando schede di rilevamento comune sui flussi di mobilità

comunali e a scala sovracomunale e introducendo nei questionari di verifica sull'offerta di mobilità locale quesiti sull'aspetto temporale della mobilità.

Il PUT, attraverso il suo iter nelle commissioni tecniche, permetterà di ottimizzare anche la raccolta di pareri sulle azioni sperimentali del PTO in particolare quelle inerenti la messa in esercizio del mezzo di trasporto a basso costo; sezioni stradali preferenziali, corsie protette, punti di sosta programmata..

Le attività del tavolo della 328 hanno tra i loro obiettivi quello della comunicazione alle popolazioni più giovani dei rischi e dei pericoli per la salute (obesità, tabagismo, ecc.). A questi incontri si agganceranno iniziative di sensibilizzazione per la riduzione del rischio di incidenti stradali causati da non perfette condizioni psico fisiche e offrendo la possibilità di utilizzo del nuovo mezzo a chiamata e basso costo.

Il tavolo Energia di Agenda21 sta avviando le procedure per affrontare i temi della mobilità sostenibile attraverso la promozione di progettualità comune con le imprese del territorio; questo tavolo sarà usufruito anche dal PTO per costruire occasioni di dialogo con quelle realtà che hanno al loro interno la possibilità tecnica di trasferire sul mezzo di trasporto pubblico le migliori tecnologie ambientali (es. idrogeno) così da assommare alla riduzione delle auto circolanti la messa in circolo del primo mezzo pubblico ad emissioni zero.

La possibilità di usufruire del tavolo di Agenda21 sulla mobilità sostenibile permetterà invece di affinare i progetti di cooperazione con i Mobility manager pubblici del capoluogo e della provincia, così da integrare le loro campagne informative e di sensibilizzazione (in parte già comuni con quelle dei comuni di Agenda21, vedi la settimana della mobilità sostenibile) organizzando un convegno sui temi della conciliazione del tempo e degli orari nei sistemi di trasporto locale.

A8 Descrivere processi decisionali e modalità di gestione delle azioni progettuali

La gestione del progetto prevede la valorizzazione delle strutture di governo delle progettualità già esistenti nell'area e che si considerano delle efficaci occasioni di coordinamento istituzionale; ciò al fine di ridurre l'impiego di tempi da parte di soggetti già molto occupati e che difficilmente potrebbero accedere a nuovi organismi.

Un processo che ha alla sua base l'intendimento della emersione delle domande attraverso forme di partecipazione non può non essere interessato all'emersione e alla valorizzazione delle competenze presenti nei territori e quando necessario alla definizione di nuove professionalità locali

Da queste semplici deduzioni ne deriva che la organizzazione delle competenze sarà articolata in due livelli.

Struttura politico-tecnica

Il progetto prevede la costituzione di un Centro di Pilotaggio, in cui sono presenti gli amministratori dei comuni e coordinato dal Sindaco referente del progetto, che sovrintenderà e verificherà l'andamento dei lavori e la loro corrispondenza con il progetto presentato.

Questo organo definirà anche le modalità di assegnazione degli incarichi per lo svolgimento delle specifiche attività previste e delibererà i pagamenti delle prestazioni professionali.

Organo attuativo del progetto è una Unità di Progetto, in cui sono presenti i funzionari identificati dai comuni e coordinato dal Segretario referente del progetto, che fungerà da ambito di verifica permanente della buona riuscita delle attività e delibererà gli stati di avanzamento delle attività da sottoporre alla cabina di regia.

Elemento gestionale del progetto è l'Ufficio Tempi che sarà governato attraverso un ruolo di supervisore dell'Ufficio politiche sociali del comune referente e gestito dalle competenze presenti all'interno dell'Ufficio di Agenda21, che diverrà il luogo fisico deputato alla raccolta dei materiali, agli incontri con i portatori di interesse.

Struttura delle competenze

Le competenze che il progetto ritiene di dover acquisire per la costruzione del PTO e per l'attivazione dei Progetti pilota devono coprire un ambito più tecnico progettuale e un ambito più socio analitico.

A tal fine si individua come necessario affiancare le competenze presenti all'interno dei pubblici uffici con delle competenze afferenti ai campi della pianificazione, con capacità proprie della gestione dei progetti integrati e della costruzione di processi di concertazione e negoziazione, delle scienze politiche, con capacità proprie della trattazione delle domande sociali e dell'inclusione di soggetti periferici, della sociologia, con capacità proprie della trattazione delle tematiche temporali.

Tra le competenze si ritiene necessario individuare, anche in termini di indirizzo agli approfondimenti conoscitivi, il ruolo dell'Università degli Studi di Milano Bicocca che sarà chiamata a preparare materiale conoscitivo da trasmettere in forme e modi diversi al team di progetto sopra identificato.

Le competenze tecniche presenti all'interno delle amministrazioni comunali e quelle referenti dei soggetti che divengono partner dell'iniziativa dovranno essere appositamente formate, nel caso non detengano già competenze proprie alla materia temporale. Si attiveranno, fatto salva la differente organizzazione interna tra i comuni dell'area stante anche le differenze dimensionali degli stessi, i referenti degli uffici tecnici e delle polizie locali oltre agli uffici dei servizi sociali ed istruzione.

L'attuazione delle azioni sperimentali dovranno valorizzare le competenze e le posizioni tecniche presenti all'interno delle unità produttive e delle aziende del trasporto così come quelle del privato sociale, senza il quale contributo risulterebbe assai improbabile poter attuare le azioni identificate.

Risorse tecniche

I tre livelli saranno tra loro comunicanti attraverso un sistema di mailing list che si appoggerà alla rete intranet dei comuni e al sito internet comune, attraverso l'accesso al link dedicato al PTO.

Il PTO usufruirà dello spazio offerto dai SIT, per la sua visione e il suo aggiornamento.

Saranno attivate, stante le condizioni operative, modalità di comunicazione multiverso, (es. skype), così da semplificare le possibilità di incontro e da ridurre la necessità di spostamento delle componenti tecnico politiche (contributo integrativo alla emissione di gas in atmosfera).

I tempi delle attività delle competenze

L'organizzazione delle attività delle strutture tecnico politiche individuate per la gestione complessiva del progetto prevederà tempi diversi per l'attuazione delle specifiche missioni.

La struttura politica avrà incontri diluiti nel tempo, con passaggi chiave all'avvio del progetto, alla verifica intermedia e alla chiusura dello stesso.

La struttura tecnica avrà un calendario di incontri più fitti, impostato sui tempi delle attività di concertazione con gli attori e di coinvolgimento delle popolazioni locali.

Ruoli chiave per l'attuazione delle azioni

Azione 1

-gli amministratori hanno l'impegno di agire, tramite l'individuazione di indirizzi e progetti speciali, sulle strutture tecniche comunali

-le strutture tecniche comunali hanno il compito di impostare, tramite attività di ufficio, interventi di valorizzazione dei settori di loro appartenenza

-gli organi elettivi hanno l'impegno di valutare ed esaminare, attraverso l'attivazione di specifiche commissioni, le proposte loro sottoposte

-le agenzie del trasporto e le istituzioni competenti sulla in materia (ACI, Provincia) hanno l'impegno di far arricchire, tramite partenariati, la conoscenza del fenomeno mobilità e valorizzare i loro centri studi

Azione 2

- gli amministratori e gli assessori alla mobilità hanno il compito di individuare, tramite tavoli di lavoro congiunto, gli indirizzi da concertare con le strutture concessionarie del trasporto privato
- le competenze tecniche presenti nei comuni con compiti di vigilanza urbana e assistenza sociale hanno il compito, tramite conferenze di servizio, di fornire o recuperare informazioni sulle modalità di uso del TPL
- le competenze tecniche presenti nei comuni con compiti di relazione con la cittadinanza hanno il compito, tramite organizzazione di giornate con sportelli comunali aperti, di fornire o raccogliere informazioni sui disagi e le istanze di miglioramento del TPL
- i responsabili amministrativi delle strutture del trasporto privato hanno il compito, tramite indirizzi ai loro dipendenti, di predisporre proposte coerenti con le richieste degli amministratori
- le autorità sanitarie e ambientali operanti nell'area hanno la responsabilità, tramite accordi, a raccogliere dati inerenti la variazione delle condizioni ambientali e sociali inerenti agli obiettivi del progetto

Azione 3

- gli amministratori e gli assessori alla mobilità hanno il compito, tramite attività congiunte, di promuovere il progetto organizzando iniziative di sensibilizzazione del privato sociale
 - gli amministratori hanno il compito, tramite l'individuazione di indirizzi e progetti speciali, sulle strutture tecniche comunali
 - le competenze tecniche presenti nei comuni con compiti di ufficio tecnico e pianificazione hanno il compito di elaborare, tramite attività di ufficio, programmi di intervento territoriale sulla mobilità proposta in coerenza con le competenze dei settori di loro appartenenza
 - le competenze tecniche presenti nei comuni con compiti di vigilanza urbana, scuola e assistenza sociale hanno il compito, tramite conferenze di servizio, di fornire o recuperare informazioni sulle modalità alternative con cui si vorrebbe utilizzare il mezzo pubblico
 - i responsabili degli attrattori locali produttivi, sanitari o ricreativi hanno il compito, tramite indirizzi ai dipendenti, di stimolare e indirizzare gli stessi ad attività di sensibilizzazione dei target di popolazione che usufruisce dei loro servizi
 - le amministrazioni e la cooperativa del terzo settore hanno il compito, tramite accordo, di fissare tempi e modalità del servizio e suo controllo
- le competenze tecniche presenti nei comuni con compiti di comunicazione al cittadino hanno il compito, tramite attività di ufficio e campagne pubblicitarie, di promuovere il nuovo servizio a basso costo

A9 Descrizione delle azioni operative previste, delle fasi di attuazione delle azioni progettuali e relativi prodotti, e dei destinatari coinvolti per il raggiungimento degli obiettivi

Ogni azione si compone di una sequenza operativa di sottoazioni che inserite in un diagramma di flusso permettono di identificare i tempi complessivi del progetto.

L'attuazione delle azioni prevede il coinvolgimento di soggetti diversi che se anch'essi riportati all'interno del diagramma di flusso permette di cogliere la complessità del progetto.

Azioni							Destinatari coinvolti
	1 mese	2 mese	3 mese	4 mese	5 mese	6 mese	
Progettazione organizzativa dell'Unità di Progetto							Amministratori, referenti uffici
Realizzazione e organizzazione attività per definire il Pto							Amministratori, referenti uffici
Coinvolgimento risorse per organizzazione Ufficio tempi							
Realizzazione e gestione sito politiche temporali							Amministratori, referenti uffici, uffici
Trasferimento conoscenze acquisite per la stesura del PTO							
Procedure per l'approvazione del Pto							
Comunicazione e sensibilizzazione rivolta ai cittadini/e							Popolazione
Coinvolgimento degli stakeolder							Attori TPL, responsabili attrattori
Individuazione analisi offerta di servizi legati ai trasporti							Amministratori, referenti uffici
Analisi dei bisogni dei cittadini/e per target di utenza							Popolazione, pendolari
Analisi delle criticità emerse							Amministratori, referenti uffici
Definizione di un programma di intervento per l'adeguamento della rete dei trasporti pubblici							
Costruzione condizioni per l'operatività del programma							
Attuazione dell'iniziativa pilota							
Azione di comunicazione							Amministratori, uffici, popolazione
Valutazione e monitoraggio dell'iniziativa pilota							
Costituzione, avvio e gestione tavoli di lavoro							Amministratori, privato sociale
Analisi dei bisogni da parte delle donne, giovani e anziani							Target popolazione
Definizione e organizzazione del nuovo servizio chiamata							
Attivazione del servizio a chiamata							
Comunicazione							Amministratori, privato sociale, Target popolazione
Monitoraggio e valutazione del nuovo servizio a chiamata							
Validazione sperimentazione e miglioramento soluzione							

Azioni							Destinatari coinvolti
	7 mese	8 mese	9 mese	10mese	11mese	12mese	
Progettazione organizzativa dell'Unità di Progetto							
Realizzazione e organizzazione attività per definire il Pto							Amministratori, referenti uffici
Coinvolgimento risorse per organizzazione Ufficio tempi							Uffici
Realizzazione e gestione sito politiche temporali							Amministratori, referenti uffici, uffici
Trasferimento conoscenze acquisite per la stesura del PTO							Amministratori
Procedure per l'approvazione del Pto							
Comunicazione e sensibilizzazione rivolta ai cittadini/e							Popolazione
Coinvolgimento degli stakeolder							Attori TPL, responsabili attrattori
Individuazione analisi offerta di servizi legati ai trasporti							Amministratori, referenti uffici
Analisi dei bisogni dei cittadini/e per target di utenza							Popolazione, pendolari
Analisi delle criticità emerse							Amministratori, referenti uffici
Definizione di un programma di intervento per l'adeguamento della rete dei trasporti pubblici							Amministratori, attori TPL, responsabili attrattori, popolazione
Costruzione condizioni per l'operatività del programma							Amministratori, attori TPL
Attuazione dell'iniziativa pilota							Amministratori, attori TPL
Azione di comunicazione							Amministratori, uffici, popolazione
Valutazione e monitoraggio dell'iniziativa pilota							Amministratori, attori TPL
Costituzione, avvio e gestione tavoli di lavoro							Amministratori, privato sociale
Analisi dei bisogni da parte delle donne, giovani e anziani							Target popolazione
Definizione e organizzazione del nuovo servizio chiamata							Amministratori, privato sociale, operatori
Attivazione del servizio a chiamata							Amministratori, privato sociale
Comunicazione							Amministratori, privato sociale, target popolazione
Monitoraggio e valutazione del nuovo servizio a chiamata							Amministratori, privato sociale, operatori, target popolazione
Validazione sperimentazione e miglioramento soluzione							

Azioni							Destinatari coinvolti
	13mese	14mese	15mese	16mese	17mese	18mese	
Progettazione organizzativa dell'Unità di Progetto							
Realizzazione e organizzazione attività per definire il Pto							
Coinvolgimento risorse per organizzazione Ufficio tempi							Uffici
Realizzazione e gestione sito politiche temporali							Amministratori, referenti uffici, uffici
Trasferimento conoscenze acquisite per la stesura del PTO							Amministratori
Procedure per l'approvazione del Pto							Amministratori
Comunicazione e sensibilizzazione rivolta ai cittadini/e							Popolazione
Coinvolgimento degli stakeolder							Attori TPL, responsabili attrattori
Individuazione ed analisi dell'offerta di servizi legati ai trasporti							Amministratori, referenti uffici
Analisi dei bisogni dei cittadini/e per target di utenza							
Analisi delle criticità emerse							
Definizione di un programma di intervento per l'adeguamento della rete dei trasporti pubblici							
Costruzione condizioni per l'operatività del programma							
Attuazione dell'iniziativa pilota							Amministratori, attori TPL
Azione di comunicazione							Amministratori, uffici, popolazione
Valutazione e monitoraggio dell'iniziativa pilota							Amministratori, attori TPL
Costituzione, avvio e gestione tavoli di lavoro							Amministratori, privato sociale
Analisi dei bisogni da parte delle donne, giovani e anziani							
Definizione e organizzazione del nuovo servizio chiamata							
Attivazione del servizio a chiamata							Amministratori, privato sociale
Comunicazione							Amministratori, privato sociale, target popolazione
Monitoraggio e valutazione del nuovo servizio a chiamata							Amministratori, privato sociale, operatori, target popolazione
Validazione sperimentazione e miglioramento soluzione							Amministratori

A10 Descrizione del partenariato coinvolto nelle azioni progettuali e/o operative

Il partenariato tra amministrazioni

La dimensione dei comuni dell'area è tale da rendere strutturalmente necessaria una attività di coordinamento e partnership, tra istituzioni locali e tra queste e gli attori che possono contribuire alla organizzazione di politiche di pubblica utilità.

Le misure di questi comuni portano gli stessi ad avere macchine comunali leggere, con poco personale dedicato anche ad attività di fondamentale importanza quali quelle del controllo del territorio. Le attività che sempre più si impongono a scala di intercomunalità, la riduzione delle possibilità di spesa per comuni piccoli ma comunque oltre i 5000 abitanti sopra i quali è fissato il Patto di stabilità spostano quindi l'attenzione delle amministrazioni su iniziative che possono essere gestite da figure interne in qualche misura esternalizzabili a coprire un servizio cui usufruiscono e a cui contribuiscono più comuni.

La trasversalità dei settori

La capacità di far cooperare settori comunali afferenti a dirigenze diverse e con spesso difficoltà comunicative è un obiettivo anche questo ormai generalizzato che intende favorire l'attuazione di progetti con un certo grado di complessità, in modo da favorire il raggiungimento di più obiettivi contemporaneamente.

Le aree su cui vuole agire il progetto sono per loro natura non settoriali e quindi richiedono delle modalità di gestione di tipo partenariale: il problema della governance dei tempi, la sincronizzazione dei tempi del trasporto pubblico, e l'attivazione di un nuovo servizio in fasce orarie particolari, sono temi che hanno caratteristiche di sistematicità e trasversalità e che quindi richiedono l'impegno di più settori.

La cittadinanza attiva

Le forme di partecipazione a cui le amministrazioni sono sempre più orientate vedono due fondamentali livelli di coinvolgimento della struttura socio economica locale.

Da un lato sono sempre più presenti forme di ascolto attivo e partecipazione diretta alle scelte di governo della città (si pensi solo alle sperimentazioni di progettazione partecipata e di pianificazione partecipata che il comune capofila ha da tempo attivato) in un qualche modo imposte dalla sempre più alta frammentazione della domanda e dalla sempre meno alta capacità di dare risposte amministrative ai bisogni. Anche alcuni processi sovracomunali che stanno caratterizzando l'area per la ricerca di un deciso miglioramento delle condizioni ambientali sono sempre più rivolti al coinvolgimento di alcune specifiche tipologie di attori (basti pensare che al forum plenario di Agenda21 erano presenti un centinaio di referenti dei portatori di interesse). Non si dimenticano alcune delle realtà nuove per il controllo e la preservazione della naturalità del territorio quali sono i Parchi locali di Interesse Sovracomunale, la cui stessa esistenza è garantita dalla partecipazione del volontariato.

Dall'altro lato le amministrazioni fanno sempre più spesso riferimento a processi orientati a reali forme di sussidiarietà, attraverso percorsi che permettano di decidere tra componenti diverse della comunità le azioni da svolgere e identificando quindi le strutture presenti in grado di farsi carico del raggiungimento dell'obiettivo. Forme di assistenza domiciliare o di trasporto sociale, interventi a favore della mobilità autonoma dei bambini, sono spesso delegate dai comuni ad agenzie locali.

Le caratteristiche del progetto, che mira alla definizione di un servizio nuovo, che possa anche offrire spazi di occupazione a fasce di popolazione con problemi di ingresso nel mercato del lavoro, lo rendono adeguato a proseguire in questa azione di cooperazione finalizzata al miglioramento della vita tra le istituzioni e le aggregazioni di cittadinanza attiva presenti sul territorio.

Il progetto assomma in se le seguenti caratteristiche

- ha un appoggio politico esteso, in quanto prosegue e rafforza attività di cooperazione istituzionale
- consolida e avvia collaborazioni con attori locali del privato sociale e dell'economia locale
- rafforza uno stile di governo orientato alla condivisione delle scelte
- allarga gli spazi di partecipazione già previsti anche finalizzati alla condivisione all'arricchimento delle informazioni disponibili
- valorizza le risorse e le competenze presenti all'interno di diversi mondi favorendone la comunicabilità
- complessifica le azioni partenariati già presenti per il miglioramento ambientale dell'area e in particolare della qualità dell'aria.

I partner del progetto

Gli attori che operano sul territorio in comunione di interessi con la pubblica amministrazione hanno più volte espresso interesse ed anche disponibilità per affrontare i temi collegati al risanamento della qualità dell'aria.

La loro disponibilità si è già prodotta in alcuni risultati, per rimanere nel campo delle iniziative che mettono in relazione la mobilità e la qualità dell'aria, come l'attivazione dei mobility manager aziendali. Altre iniziative riconducibili al libro azzurro regionale sono state oggetto di specifico finanziamento, anche su misure inerenti il tema della mobilità, e che hanno coinvolto attivamente alcuni operatori dell'area.

Gli attori fondamentali che il progetto andrà a coinvolgere tramite partenariato e che saranno chiamati a co-gestire il processo possono essere ricondotti a

- i comuni responsabili del coordinamento degli interventi sugli orari, dei servizi erogati direttamente e di quelli offerti al cittadino anche da parte del privato
- la provincia che è responsabile del piano di trasporto pubblico locale e che si è fatta promotrice di una iniziativa di trasporto a chiamata in valle brembana
- le associazioni di categoria del settore industriale, che sono responsabili della formazione e della presenza e dell'interfaccia dei principali attrattori locali
- la camera di commercio di Bergamo, che è referente per i programmi ambientali delle attività presenti sul territorio

- le associazioni sindacali e dei consumatori, in quanto rappresentanti del cittadino nelle sue vesti di lavoratore e fruitore dei servizi

I partner nel comune

La trasversalità dell'azione all'interno delle macchine comunali comporterà una co partecipazione di quei diversi settori implicati, in misure diverse, all'interno del progetto.

Si valorizzeranno le strutture di lavoro comune già esistenti e le conoscenze reciproche (es. coordinamento dei sindaci, rete segretari comunali) e si attiveranno forme di lavoro comune tra i livelli politici e quelli tecnici.

Le competenze che si prevede entrino in gioco, in modalità da definirsi, sono quelle inerenti a:

- urbanistica
- mobilità e trasporti
- pubblica istruzione
- pari opportunità
- ufficio relazioni con il pubblico
- salute pubblica

I partner esterni al comune

Come si indicava in precedenza l'aspetto innovativo delle politiche pubbliche in fase di sperimentazione in questi territori e la organizzazione degli obiettivi del presente progetto richiede la capacità di organizzare un percorso di alleanza con altri portatori di interesse e altre agenzie con finalità pubblico interesse

Si riportano di seguito i principali referenti per gruppi di interesse

Decentramenti statali

Polizia di Stato

Arma dei Carabinieri

Decentramenti regionali

ARPA Bergamo

Ster Bergamo

ASL Bergamo

Decentramenti locali

CCIAA Bergamo

Solco Bergamo

Altro

Azienda ospedaliera zingonia

Centro iperbarico

ACI Bergamo

Unione Industriali Bergamo

Università degli studi Bergamo – decentramento Dalmine

Sindacati

Le modalità di relazione con questi soggetti attraverso un percorso iniziale di identificazione dei loro referenti, sia di carattere strategico sia di carattere operativo, che si impegnano a seguire tutto l'iter del progetto.

Questi due livelli di competenze si relazioneranno alle medesime categorie che sono state precedentemente descritte nell'organizzazione delle attività degli enti locali (vedi Centro di pilotaggio, Unità di progetto) assumendone temi e modalità di lavoro.

In tale modo si avrà la possibilità di partecipazione dell'organo pubblico ai percorsi di elaborazione delle conoscenze da parte dei settori identificati come rilevanti, e per garantire un raccordo tra le competenze istituzionali specifiche e le attività dei singoli soggetti.

Le modalità specifiche del lavoro, comprese le attività di verifica, saranno decise in seguito e in forma congiunta.

Il partenariato con Agenda21

L'agenda 21 isola bergamasca dalmine e zingonia diverrà un partner strategico del progetto avendo la stessa già sviluppato per conto dei comuni delle azioni di coinvolgimento dei portatori di interesse a confrontarsi con tematiche collegate al miglioramento ambientale e della qualità della vita; questa base relazionale potrà essere opportunamente sviluppata ed integrata.

La stessa Agenda21 ha elaborato una relazione sullo Stato dell'Ambiente che potrà servire come banca dati entro cui selezionare quelli di interesse per il progetto.

Le Azioni21 già promosse o in fase di promozione da parte dell'Agenda21 (motorizzazioni a bassa emissione, energie alternative) potranno essere opportunamente valorizzate nell'attuazione delle azioni sperimentali del progetto.

A11 Descrizione delle azioni di informazione e comunicazione che verranno promosse per diffondere la conoscenza delle azioni e dei servizi sviluppati nell'ambito del progetto

Le azioni di informazione e comunicazione, che saranno promosse, avranno lo scopo non solo di condividere le iniziative, i passaggi del progetto e le relative finalità, ma anche, di attivare percorsi e strumenti per stabilire un processo di interazione tra tutti gli attori che ne sono coinvolti.

Considerata l'articolazione del progetto e le implicazioni derivanti da un Piano Territoriale sovracomunale, contraddistinto da un certo livello di complessità, a causa anche del coinvolgimento di più Amministrazioni Comunali e di diversi attori (cittadini, attori sociali, portatori di interesse, risorse umane interne) con ruoli, aspettative, competenze e livelli di responsabilità differenti, abbiamo **strutturato il piano complessivo delle attività di comunicazione su più livelli.**

Considerate queste premesse e finalità, le azioni di informazione e comunicazione saranno articolate precisamente su due livelli:

- azioni di comunicazione **rivolte alla popolazione: i cittadini e le cittadine** ;
- azioni di comunicazione **rivolte al personale degli Enti e ai portatori di interesse.**

Le iniziative di comunicazione accompagneranno l'intero svolgimento del progetto, a partire dalla definizione -nella fase iniziale- di un piano di comunicazione utilizzando sia gli strumenti comunali già attivi (Ufficio Relazioni con il Pubblico; Bollettini periodici comunali, siti internet dei Comuni) per informare o coinvolgere tutti gli attori sia nuovi sistemi di comunicazioni intercomunali coordinati dall'Ufficio Tempi.

11.1 Azioni di comunicazione rivolte alla popolazione: i cittadini e le cittadine

Le pubbliche amministrazioni coinvolte nel progetto ritengono fondamentale attivare un'interazione tra i cittadini/e e il territorio.

Ai fini del presente progetto le azioni di informazione e comunicazione rivolte ai cittadini/e saranno caratterizzate dalla **multicanalità**, ovvero canali differenziati per popolazioni-obiettivo, tenendo conto delle varie tipologie di "pubblico mediatico", del diverso grado di alfabetizzazione informatica e dei canali privilegiati utilizzati dai singoli Comuni.

Le Amministrazioni predisporranno di due tipologie di comunicazione:

Comunicazione tradizionale e in particolare

- Colloqui con testimoni rappresentativi di classi di cittadini e di stili di vita;
- Sportello, fisico e telefonico, presso URP, per la raccolta di segnalazioni e bisogni inerenti i tempi della città;
- Cassetta per le segnalazioni sui tempi della città presso URP;
- Volantini e opuscoli informativi distribuiti nelle scuole, nelle asl e nei poli che abbiamo definito attrattori;

Comunicazione on-line

Sulla pagina web dedicata al progetto e sui portali dei singoli Comuni verranno attivati degli spazi specificamente dedicati alle politiche temporali, in particolare saranno messi in evidenza le informazioni sul progetto e le questioni legate ai problemi spazio-temporali relative alla mobilità, agli orari e all'accessibilità ai servizi. Le potenzialità dello strumento consentiranno la sperimentazione di modalità di comunicazione fortemente interattive come:

- le votazioni on line per scegliere tra alternative
- la segnalazione di bisogni e reclami e la raccolta di proposte

Le strategie di comunicazioni messe in atto saranno focalizzate a far conoscere a tutti i cittadini e cittadine, l'intero progetto messo in campo, così come anche le politiche temporali, la riorganizzazione spazio temporale dei servizi di trasporto locale, la sperimentazione del nuovo servizio mobilitYme, ma con un' attenzione particolare rivolta a:

- i/le giovani e le loro famiglie
- le donne con cariche di cura
- gli/le anziani
- gli/le stranieri/e
- i/le pendolari

Per ciascuno dei soggetti citati i progetti di comunicazione saranno mirati che passi anche attraverso l'uso integrato di tutti i canali di comunicazione per raggiungere in modo capillare la popolazione target.

11.2 Azioni di comunicazione rivolte al personale degli Enti e ai portatori di interesse.

Tutti i soggetti che avranno un ruolo attivo ai fini del progetto saranno destinatari di iniziative di comunicazione. Attuare politiche temporali, che per natura sono trasversali e intersettoriali, e predisporre il Piano Territoriale degli Orari sovracomunale richiede di ripensare ai modi di lavorare delle organizzazioni comunali e, conseguentemente, di intervenire sulla cultura e sui comportamenti delle sue risorse.

Di qui la necessità di coinvolgere e motivare il personale delle Amministrazioni Comunali con iniziative mirate che mettano in luce:

- le potenzialità del nuovo strumento;
- la nuova logica delle politiche temporali;
- una modalità innovativa e integrata per affrontare problematiche comuni

Questo percorso verrà attuato attraverso un ciclo di workshop che coinvolgerà quanti, internamente all'organizzazioni, si troveranno coinvolti in modo prioritario sul fronte progettuale e attuativo.

Il coordinamento di queste azioni sarà attuato dal referente del progetto con il supporto dell'Unità di Progetto.

Contemporaneamente, le Amministrazioni adotteranno iniziative finalizzate in modo specifico al personale comunale interessato dalle problematiche di conciliazione dei tempi, tenendo conto soprattutto che la maggior parte degli Enti Comunali coinvolti è costituito in prevalenza da donne. La comunicazione ai portatori di interesse, coinvolti nel progetto, sarà veicolata principalmente tramite tavoli di lavoro, mentre per sostenere il processo di coinvolgimento di nuovi partner, si organizzeranno alcune sessioni aperte del Tavolo esterno per lanciare le iniziative, comunicare i risultati conseguiti, condividere l'attenzione ai bisogni **temporali dei gruppi sociali**.

Al termine delle azioni, le Amministrazioni intendono cogliere l'occasione della conclusione del progetto e dell'approvazione del Piano Territoriale degli Orari per condividere e consolidare il valore ed il ruolo delle politiche temporali. A tale fine, si prevede la realizzazione di un incontro sovracomunale pubblico conclusivo sul tema del aperto a tutti gli attori sociali, partner attivi o ancora solo potenziali nel percorso, con l'obiettivo di presentare il PTO ed il suo scenario di riferimento, ma soprattutto con l'obiettivo di diffondere il valore del processo attivato e le possibili iniziative per l'attuazione delle indicazioni di Piano.

A12 Descrizione delle modalità di monitoraggio e valutazione dell'attuazione delle azioni progettuali

Come più volte ricordato, il progetto descritto in queste pagine presenta una certa complessità, poiché coinvolge più Comuni e un numero ampio di attori con ruoli, competenze e livelli di responsabilità differenziati.

Pertanto, diventa centrale garantire al progetto modalità di valutazione e monitoraggio tali da seguire dall'inizio e lungo tutta la loro durata l'evoluzione delle varie attività al fine di prevenire, individuare le eventuali criticità ed adottare le azioni correttive, ove necessario.

In questo scenario, i livelli di responsabilità relativi alla valutazione e al monitoraggio del progetto saranno articolati in tre fasi e coinvolgeranno attori sia interni che esterni al progetto:

- Responsabile della gestione del progetto;
- Unità di Progetto
- Centro di Monitoraggio (soggetto esterno competente in tema di monitoraggio e valutazione delle policies).

12.1 Gli attori coinvolti : Referente del progetto, Unità di Progetto, Centro di Monitoraggio

Tutte le attività di monitoraggio e valutazione saranno coordinate dal Centro di Monitoraggio, soggetto esterno, che garantirà la supervisione, si occuperà di dare il corretto indirizzo alle singole attività che compongono il progetto e relazionerà periodicamente l'esito del processo al responsabile di gestione del progetto, all'Unità di Progetto e ai partner coinvolti, per le azioni di competenza. Tale relazione avverrà sia nell'ambito di riunioni apposite sia con report informativi che verranno periodicamente resi disponibili. Il sistema di monitoraggio dovrà pertanto rilevare, accanto a dimensioni classiche quali lo stato di avanzamento del progetto rispetto al calendario previsto (tempi previsti ed effettivi per arrivare all'operatività a regime delle misure), la fattibilità delle iniziative proposte e la conformità delle spese previste nel budget iniziale con quelle poi effettuate, anche le aree di rischio possibili e le azioni di contenimento che è opportuno attuare.

Il referente del progetto, con il supporto dell'Unità di Progetto avrà il compito di coordinare i Comuni e gli attori, interni ed esterni, in una logica di rete, al fine di garantire il funzionamento dei flussi comunicativi e del processo nel suo insieme. Inoltre, rappresenterà il riferimento interno ai fini della valutazione da parte del Centro di Monitoraggio che opererà come descritto precedentemente.

Considerato l'approccio partecipato del progetto e la presenza di diversi partner, per agevolare il processo di condivisione, oltre ai tavoli, si provvederà ad organizzare dei focus group con i soggetti privilegiati e l'unità governativa al fine di rilevare convergenza o discordanza in merito alle tematiche e problematiche temporali oggetto di intervento.

Il processo di monitoraggio e valutazione si svilupperà in sintesi su tre fasi centrali durante l'intero ciclo di vita del progetto, diventandone parte integrante.

- **ex ante:** saranno stabiliti i ruoli e le responsabilità nel processo di valutazione, le modalità di rilevazione e di condivisione degli stessi tra tutti i comuni; verranno circoscritti gli obiettivi del progetto e stabiliti gli indicatori da utilizzare per verificare la congruenza tra bisogni ed obiettivi

e tra obiettivi e risultati attesi. Oltre ad individuare gli specifici indicatori quantitativi e qualitativi che permettono di evidenziare l'efficienza e l'efficacia del progetto rispetto agli obiettivi e il valore aggiunto dell'intervento nel territorio si intende elaborare una **griglia comparativa** che preveda indicatori di performance che mettano in rilievo quali obiettivi sono stati raggiunti, indicatori di processo che forniscano una particolare attenzione alle procedure e indicatori di impatto esterno (diffusione e ricaduta) delle diverse azioni del progetto

- **in itinere:** verranno effettuate verifiche intermedie con raccolta ed elaborazione di dati. In questa fase si verificherà la sussistenza delle condizioni e dei presupposti di rilevanza, fattibilità e sostenibilità del progetto, già oggetto di analisi nella fase di valutazione ex ante. - verifica dell'impatto esterno delle diverse azioni del progetto, ovvero diffusione e ricaduta; - verifica sulla conformità delle spese previste nel budget iniziale con quelle effettuate; - verifica sull'efficacia rispetto al raggiungimento degli obiettivi attraverso interviste agli stakeholder.

La restituzione avverrà sia nell'ambito di riunioni apposite sia con report informativi che verranno periodicamente resi disponibili.

- **Ex post:** saranno valutati i risultati del progetto e il grado di scostamento/raggiungimento dei risultati attesi. Si valuterà la coerenza tra i risultati conseguiti e i bisogni e la coerenza tra i risultati conseguiti e i risultati attesi.

La struttura degli indicatori

A favorire le attività di monitoraggio sarà prevista la definizione di una batteria di indicatori sull'efficace delle azioni messe in atto che si andrà ad integrare con le batterie di indicatori elaborate dalla Relazione Stato Ambiente (processo di Agenda21) e quelle in definizione nelle Valutazioni Ambientali Strategiche (processo di PGT)

Ad oggi si possono indicare come indicatori di prestazione delle azioni previste dal progetto , con i necessari adeguamenti al genere femminile e al servizio a basso costo, quelli relativi a:

- n ° di passeggeri mezzo basso costo / popolazione residente
- n ° donne acceso servizi serali / n ° accesi serali
- n ° anziani trasportati mezzo basso costo / n ° anziani ingresso servizi sanitari
- n ° ritardi TPL / n ° passaggi TPL
- numero auto circolanti / auto immatricolate
- n ° incidenti serali under 25 / n ° incidenti
- livello gas climalteranti / livelli fissati per legge