

Tempi migliori per la città

Sviluppi di politiche temporali urbane

K. Walter, J. Bernhart, S. Boscolo, K. Promberger

K. WALTER, J. BERNHART, S. BOSCOLO, K. PROMBERGER

**Tempi migliori per la città –
Sviluppi di politiche temporali urbane**

**Lokale Zeitpolitik –
Die Zeiten der Stadt besser managen**

Konrad Walter,
sociologo e pubblicista, componente del Direttivo
della Banca del Tempo di Merano

Josef Bernhart,
vice direttore Istituto per il Management Pubblico
dell'Accademia Europea di Bolzano

Sara Boscolo,
ricercatrice Istituto per il Management Pubblico
dell'Accademia Europea di Bolzano

Kurt Promberger,
Professore di management pubblico, direttore Istituto
per il Management Pubblico dell'Accademia Europea
di Bolzano

Con il contributo del Comune di Merano
Questa pubblicazione è stata realizzata nell'ambito del Piano
territoriale degli orari per una migliore qualità della vita
urbana e dei cittadini e city user di Merano



STADTGEMEINDE **MERAN**
COMUNE DI **MERANO**

La Raiffeisen sostiene questa pubblicazione nell'ambito del
network transfrontaliero GemNova.net (www.gemnova.net)
per l'innovazione comunale in Tirolo e in Alto Adige



Raiffeisen

Ordinare libro:

Accademia Europea Bolzano, Viale Druso, 1, 39100 Bolzano
Tel. +39 0471 055033, Fax +39 0471 055099, E-mail: press@eurac.edu

Riproduzione parziale o totale del contenuto autorizzata soltanto
con la citazione della fonte (titolo e edizione).

© 2010

ISBN 978-88-88906-58-4

Prezzo: 10 Euro

Indice

Prefazione del Sindaco	4
Prefazione delle Assessore	5
Introduzione	7
1 Introduzione delle politiche temporali a Merano	8
1.1 Il Piano dei tempi	8
1.2 I progetti del Piano dei tempi	11
a. Armonizzazione e coordinamento dei tempi e degli orari della città	11
b. Sviluppo del <i>car pooling</i> nel Burgraviato e ampliamento del <i>car sharing</i> in città	15
c. Progetti pilota di assistenza alle persone non autosufficienti sul modello delle banche del tempo	21
d. Progetti pilota per la conciliazione famiglia-lavoro.....	25
2 Esperienze di politiche temporali in Italia e Svizzera a confronto...	27
2.1 Processi decisionali e di attuazione.....	28
2.2 Contenuti delle azioni e dei progetti.....	31
Considerazioni conclusive	34
Indice delle fonti.....	37
Bibliografia	37
Sitografia	38
Indice delle figure e delle tabelle.....	39

Prefazione

La nostra quotidiana esistenza, e quindi anche la vita della nostra comunità, è scandita da impegni, appuntamenti, scadenze, coincidenze, e la gestione del tempo diventa quindi una delle sfide più importanti da affrontare per riuscire a conciliare al meglio le esigenze personali con quelle familiari e professionali. Ecco che allora la pianificazione generale dei tempi diventa una necessità per un'Amministrazione che voglia perseguire l'obiettivo di migliorare l'abitabilità e la vivibilità di una città intera in termini di una maggiore accessibilità al patrimonio pubblico di beni e servizi, di un'architettura degli spazi pubblici che incentivi nuove pratiche di vita sociale e di sostenibilità ambientale.

Il Comune di Merano ha lavorato e sta lavorando alla riorganizzazione dei tempi della città per creare quelle condizioni che permettano una più funzionale sincronizzazione della vita di cittadine, cittadini e ospiti con i ritmi sociali. Il frutto di questo impegno è il Piano dei tempi del Comune di Merano, elaborato da un apposito gruppo di lavoro coordinato dal sociologo Konrad Walter sotto la supervisione scientifica della dottoressa Sara Boscolo dell'EURAC. L'intento di questa pubblicazione è di contribuire alla divulgazione del Piano stesso e dei suoi contenuti: soltanto attraverso una condivisione delle informazioni e una partecipazione attiva da parte di tutta la cittadinanza e delle realtà sociali ed economiche interessate, sarà possibile amministrare questa nostra sempre più scarsa e pertanto sempre più preziosa risorsa – il tempo, appunto – realizzando una nuova, più equilibrata dinamica fra tempo di lavoro e tempo di vita.

Dott. Günther Januth
Il Sindaco di Merano

Prefazione

Il tempo scandisce la nostra vita come unità di misura apparentemente neutra.

Il concetto di tempo in realtà non è lineare, così come la percezione che ne abbiamo. Pensiamo a come passano veloci le ore in cui si svolgono attività piacevoli e come invece paiono non passare mai, ad esempio, le ore della notte quando il sonno tarda a venire.

Comunque sia, l'orologio indica e misura inconfutabilmente il tempo del lavoro e quello del riposo e chi deve conciliare attività lavorativa e lavoro di cura sa di doversi spesso improvvisare equilibrista per rispettare gli orari, ma anche per far sì che il tempo non si faccia tiranno e strangoli il tempo della vita.

Sono state le donne, entrate nel mondo del lavoro senza poter più contare su quella rete di relazioni parentali femminili che si occupavano del lavoro di cura, a sperimentare per prime quanto fosse gravoso conciliare le due attività ed è stato il pensiero femminile a problematizzare a livello teorico il concetto di tempo.

Dalle esperienze femminili sono state mutate le prime proposte di politiche temporali, tra queste la "banca del tempo", vale a dire l'istituzionalizzazione di quell'aiuto reciproco che un tempo era naturale nei rapporti di buon vicinato.

La nostra Amministrazione, sensibile da anni alle tematiche temporali, ha sostenuto fin dal 1998 la nascita della prima Banca del Tempo dell'Alto Adige, attiva all'interno del Palazzo Municipale che nel corso di questi anni, oltre ai compiti suoi propri, ha intrapreso varie iniziative per sensibilizzare la cittadinanza sulle tematiche temporali, mettendo poi a disposizione la propria professionalità e l'esperienza acquisita per la stesura del Piano dei Tempi della Città, previsto dalla legge 8 marzo 2000, la cosiddetta legge Turco dal nome della sua promotrice.

Ultimato nel febbraio scorso l'iter per l'approvazione del piano, si passa ora alla sua realizzazione mediante il coinvolgimento e la condivisione di tutti i soggetti interessati.

L'Amministrazione crede fortemente in questo strumento che, ruotando attorno al concetto di tempo ed alle politiche che si possono sviluppare per restituirgli valore, può contribuire al miglioramento della qualità della vita di tutta la popolazione della nostra città e non solo.

Affinché l'obiettivo venga raggiunto è necessario che si conosca il contenuto del documento e soprattutto che si partecipi al progetto in maniera attiva. La pubblicazione e la divulgazione del piano sono il primo passo del processo per raggiungere la meta ambiziosa perseguita con il piano.

Heidi Siebenförcher
Assessora alle politiche Temporalis

Vanda Carbone
*Presidente Commissione
Pari Opportunità*


Introduzione

Il presente volume descrive il percorso di avvio e introduzione delle politiche temporali della Città di Merano, i primi risultati raggiunti e le prospettive di sviluppo future. Il caso di Merano è, inoltre, rapportato a un quadro di confronto più generale basato sulla dottrina e la prassi in Italia.

A Merano, lo sviluppo delle politiche temporali è stato avviato nel 2005 con la decisione del Consiglio comunale di tematizzare il tempo come ambito specifico e distinto dalle politiche ordinarie dell'amministrazione e con l'impegno a dotarsi di un Piano dei tempi della città contenente gli indirizzi di sviluppo per i prossimi anni. L'elaborazione del Piano è stata affidata alla Banca del Tempo di Merano¹ e realizzata con il supporto di consulenti ed esperti esterni negli ambiti di intervento identificati come prioritari dalla parte politica. Riguardo ai temi di intervento strategici è stata avviata la consultazione con i cittadini e i partner locali pubblici, istituzionali, e con i rappresentanti di associazioni e categorie. Nel febbraio 2010 il Piano dei tempi "Tempi migliori per la città di Merano" è stato approvato in Consiglio comunale. Il processo di costruzione del Piano è stato seguito dall'Istituto per il Management Pubblico dell'Accademia Europea di Bolzano (EURAC) ed è ora documentato in questa pubblicazione.

Nel capitolo 1 si presentano le finalità e gli obiettivi, gli attori e il processo di costruzione dei programmi e delle azioni di politiche temporali a Merano. Il capitolo 2 cerca di fornire un quadro di riferimento teorico e pratico per l'attuazione del Piano a partire da alcune pratiche urbane di riorganizzazione dei tempi e orari individuali ed urbani in Italia e, in parte, in Svizzera. Nelle conclusioni si propongono alcune indicazioni sui principali fattori da presidiare nella gestione attuale e futura delle politiche temporali urbane nella città meranese.

**Obiettivi,
contenuti e
struttura
del volume**

Città di Merano

Abitanti 37.711
Dati di censimento 51,50 % tedesco 48,01 % italiano 0,49 % ladino
Superficie 26,3 km ²

1 La Banca del Tempo di Merano, la prima in Alto Adige, è stata fondata nel 1998 quale associazione senza scopo di lucro ed è insediata all'interno del Comune di Merano. L'incarico per la realizzazione del Piano dei tempi è stato affidato al dottor Konrad Walter, vicepresidente della Banca del Tempo, nel dicembre 2008.

1. Introduzione delle politiche temporali a Merano

1.1 Il Piano dei tempi

Le politiche temporali rappresentano un filone relativamente nuovo dell'azione pubblica, che, con il suo contributo innovativo, può favorire la soluzione di problemi complessi e multidimensionali che riguardano diverse policy e settori dell'amministrazione locale. Muovendo da questo riconoscimento, il Comune di Merano ha avviato azioni di politiche temporali e nel 2010 si è dotato di un Piano dei tempi e degli orari, che delinea le prospettive di sviluppo di tali pratiche urbane per i prossimi anni.

Finalità: migliore qualità della vita urbana e dei cittadini e city user

La finalità del Piano è di contribuire a migliorare la qualità della vita dei cittadini e degli "utenti" della città, oltre alla qualità del tessuto urbano, attraverso una migliore organizzazione degli orari dei servizi ed un miglior uso del territorio.

Il Piano, denominato "Tempi migliori per la città/Bessere Zeiten für die Stadt", si compone di quattro progetti, in linea con le prerogative del Comune. I singoli progetti, e le loro sotto-articolazioni, sono ascrivibili ad altrettanti ambiti canonici delle politiche temporali urbane, come mostra la seguente tabella:

Ambito	Contenuto dei progetti
Accessibilità ai servizi e coordinamento orari città	Azioni locali (es. giornata del cittadino, orari scolastici e del commercio)
Mobilità e trasporti	Ampliamento del <i>car sharing</i> Sperimentazione del <i>car pooling</i>
Conciliazione famiglia lavoro	Conciliazione tra famiglia e lavoro sul posto di lavoro nel settore pubblico e privato
Solidarietà e sociale	Assistenza sociale basata sullo scambio di tempo

Tabella 1: Ambiti e contenuti dei progetti

La costruzione dei temi progettuali e delle azioni si orienta a una prospettiva spazio-temporale e va realizzata con interventi di tipo organizzativo, senza modifiche dello spazio urbano ed architettonico.

Inoltre, l'ente intende puntare sulla promozione e lo sviluppo dell'*empowerment* sociale attraverso la creazione di reti di attori e la partecipazione e attivazione delle risorse locali, nonché sull'utilizzo di appropriati strumenti di *governance* del territorio.

*“I processi di cambiamento non dovranno essere imposti “dall’alto”, ma promossi dai cittadini di Merano e del Burgraviato, nonché dalle rappresentanze di associazioni e di altre organizzazioni, attraverso lo strumento delle riunioni, dei gruppi di lavoro e delle assemblee dei cittadini. Questo modo di procedere richiede più tempo, ma col tempo risulta essere più efficace e capace di promuovere l’impegno della società civile”.*²

I progetti assumono il carattere di azioni locali a carattere sperimentale, oppure di progetti pilota da estendere su scala più vasta in caso di successo. Agiscono principalmente sul territorio cittadino, ma anche nei comuni limitrofi.

Carattere spazio temporale e organizzativo degli interventi

Metodi e strumenti di governance del territorio

Sperimentazioni e progetti pilota

Progetto	Modalità dell'azione
Coordinamento orari città	Azioni locali a carattere sperimentale
Ampliamento del <i>car sharing</i> Introduzione del <i>car pooling</i>	Azioni locali a carattere sperimentale
Conciliazione famiglia lavoro nelle aziende	Progetti pilota
Assistenza sociale basata sullo scambio di tempo	Progetti pilota

Tabella 2: Progetti e modalità dell'azione

Dal punto di vista organizzativo, nella fase che ha portato alla definizione e approvazione del Piano l'amministrazione comunale ha istituito un assessorato dedicato, con funzioni di indirizzo politico e ha attivato la Banca del tempo di Merano, con compiti esecutivi. Entro l'anno 2010 l'ente si doterà di una struttura operativa di gestione dei progetti caratterizzata da una tripartizione funzionale tra l'Ufficio del cittadino (URP) con compiti di coordinamento, la Banca del tempo di Merano con compiti esecutivi, e un organo con funzioni consultive a composizione mista, denominato "Officittà del Tempo".

Struttura di gestione strategica e operativa

² Estratto da: Delibera n. 8/2010 di approvazione del Piano dei tempi del Comune di Merano.

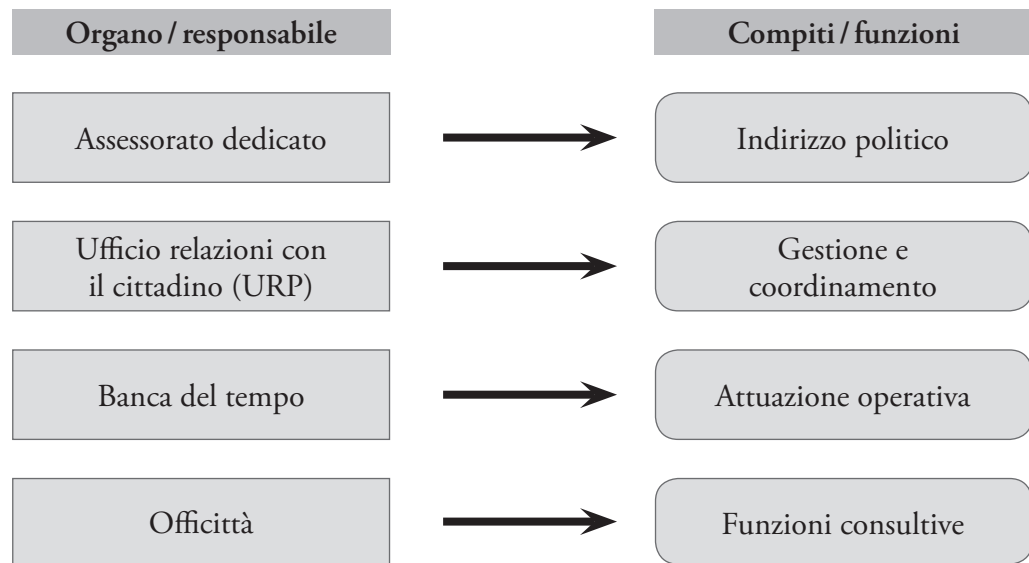


Figura 1: Funzioni e organi per la gestione delle politiche temporali

Officittà del Tempo, un organo consultivo da istituire a presidio dell'attuazione del Piano, sarà costituito da circa 30 tra attori politici, istituzionali e sociali, tra i quali: l'assessore e il responsabile tecnico alle politiche dei tempi all'interno dell'ente comunale, consiglieri di quartiere, Banca del Tempo, rappresentanti di gruppi e categorie economiche, sociali, culturali e del tempo libero, dei trasporti pubblici, degli istituti di istruzione e formazione, attori locali pubblici a livello provinciale e statale.

Box 1: Officittà del Tempo

1.2 I progetti del Piano dei tempi

a. Armonizzazione e coordinamento dei tempi e degli orari della città

Situazione di partenza

Come evidenziano diversi studi effettuati negli ultimi anni in numerose realtà urbane, l'accessibilità e l'organizzazione oraria dei servizi influisce in modo significativo sull'organizzazione spazio-temporale della città e sull'agenda giornaliera e settimanale dei suoi abitanti.

A Merano l'attuale organizzazione della città si basa su un modello rigido, con orari standardizzati e tempi non coincidenti o eccessivamente sincronici. L'organizzazione oraria dei servizi pubblici e di pubblico interesse, dagli sportelli pubblici alle scuole, dagli esercizi commerciali ai servizi di rilevanza economica e sociale, si basa su regimi orari differenziati, regolati da normative proprie e che spesso non entrano in contatto tra loro. Questa mancanza di coordinamento orario, da un lato crea un sovraffollamento degli sportelli in alcune ore, con conseguenti effetti sul traffico, dall'altro si traduce in perdita di tempo, difficoltà a conciliare i molteplici impegni lavorativi e familiari e disagi nella fruizione per diverse fasce della popolazione.

Organizzazione oraria della città rigida e non coordinata tra i diversi servizi

Obiettivi

Il progetto per l'armonizzazione dei tempi e degli orari della città è finalizzato a migliorare l'accessibilità al territorio e la fruibilità dei servizi pubblici e privati nelle differenti fasce orarie per residenti, pendolari e ospiti mediante azioni di coordinamento e razionalizzazione degli orari.

Il progetto si caratterizza per il carattere globale e trasversale degli interventi, in coerenza con la complessità degli intrecci spazio temporali tra i diversi fattori in gioco, che sono: l'organizzazione dei servizi, il profilo della domanda, l'orario di lavoro dei dipendenti, i tempi di cura familiare e la mobilità.

Un altro elemento caratterizzante delle azioni è la loro definizione e attuazione partecipata con le differenti categorie di portatori di interesse nei settori che contribuiscono alla regolazione e organizzazione dei tempi e orari della

Obiettivo: migliorare l'accessibilità al territorio e ai servizi per tutti

Azioni trasversali, definite e attuate in modo partecipato

città, in modo tale da garantire la compatibilità della nuova organizzazione oraria con le diverse esigenze e con gli interessi in gioco di datori di lavoro, lavoratori dipendenti, clienti e utenti. La figura che segue mostra le differenti categorie di attori e partner locali:

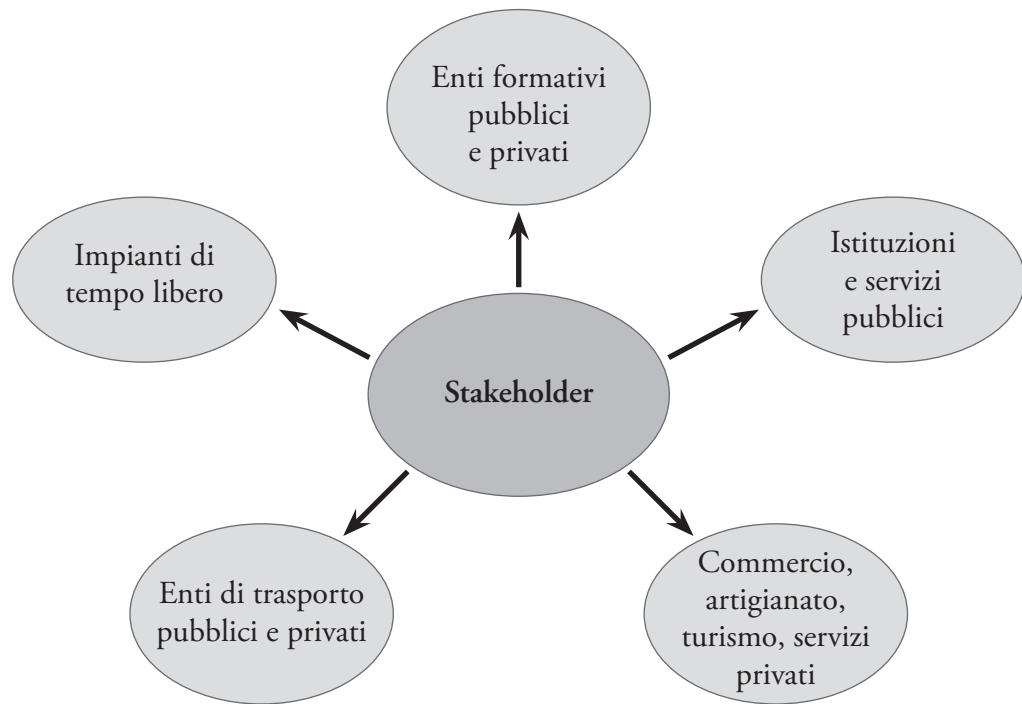


Figura 2: Categorie di portatori d'interesse coinvolte nel progetto sull'armonizzazione dei tempi

Svolgimento

Il progetto si sviluppa nelle seguenti fasi principali:

- mappatura del profilo temporale della città mediante rilevazione degli orari di uffici e servizi pubblici, negozi, trasporti pubblici, scuole, associazioni di tempo libero ecc.
- rilevazione dei bisogni e interessi degli attori e decisori locali e della cittadinanza riguardo all'organizzazione degli orari dei servizi pubblici
- elaborazione di un'agenda di proposte per una differente articolazione degli orari, concordata con gli attori locali
- validazione politica delle modifiche orarie concordate e loro attuazione
- monitoraggio, valutazione e riesame.

Nella fase iniziale del progetto è stata condotta una rilevazione degli orari di apertura di circa 2.000 enti appartenenti a circa 100 settori economici e del pubblico impiego della città, suddivisi nei seguenti macro-ambiti: enti formativi pubblici e privati; istituzioni e servizi pubblici; commercio, artigianato, turismo, servizi privati; enti di trasporto pubblici e privati; impianti di tempo libero.

Negli ambiti di intervento individuati sono state avviate sessioni di ascolto delle percezioni degli attori istituzionali e sociali e della cittadinanza riguardo ai principali disagi legati agli attuali orari urbani. Inoltre sono state raccolte le opinioni e le prime proposte di modifica ai regimi orari della città.

In ragione delle principali criticità finora rilevate, si profilano le seguenti proposte di ridisegno orario:

- desincronizzazione degli orari di ingresso e uscita da scuola per decongestionare il traffico nelle ore di punta
- coordinamento e apertura prolungata degli orari degli sportelli pubblici (“giornata del cittadino”)
- orari del commercio e degli esercizi pubblici: apertura domenicale a turno di ristoranti e bar, apertura prolungata un giorno alla settimana, diversificata per quartiere
- orario di lavoro: flessibilizzazione dell’orario in entrata e in uscita nelle aziende private e nell’amministrazione pubblica
- orari della rete dei trasporti pubblici: coordinamento e sincronizzazione degli orari del sistema di trasporto pubblico urbano ed extraurbano
- adeguamento degli orari delle strutture per il tempo libero alla domanda (es. apertura nei giorni festivi)
- riduzione dei tempi di attesa e miglioramento dell’accessibilità agli uffici e luoghi pubblici
- definizione e salvaguardia delle ore di silenzio.

Nella fase di attuazione, gli enti e gli attori competenti in tutti i settori considerati, coordinati dall’amministrazione comunale, avranno il compito di sviluppare una gestione coordinata degli orari dei servizi presenti sul territorio, in coerenza con la domanda espressa dalla città.

Mappati gli orari di oltre 2.000 enti in circa 100 settori

Avviati gli incontri di ascolto degli attori sociali e istituzionali

Proposte di ridisegno degli orari

Attuazione di una gestione coordinata degli orari tra gli attori territoriali, coordinata dall’ente comunale

Modalità di coinvolgimento degli attori locali nelle diverse fasi del progetto:

- Ascolto dei bisogni riguardo ai tempi urbani: incontri pubblici, assemblee cittadine, indagini a campione su cittadini e portatori di interesse, raccolta di opinioni tramite i comitati di quartiere e le associazioni dei cittadini
- Progettazione e attuazione delle modifiche orarie: incontri pubblici, assemblee cittadine, focus group, hearings tra esperti
- Comunicazione e informazione: assemblee cittadine, incontri pubblici, informazione continua tramite il sito web istituzionale del Comune, il bollettino di informazione Merano, i mass media, pubblicazione online e su supporto cartaceo del “Libro dei tempi”.

Box 2: Modalità di coinvolgimento nelle diverse fasi del progetto

Pubblicazione del nuovo sistema orario della città online e su cartaceo

I risultati della rilevazione degli orari della città, nonché delle modifiche orarie introdotte a seguito della consultazione degli attori locali, saranno pubblicati nel “Libro dei tempi”, contenente i dati aggiornati degli orari di apertura e chiusura di strutture e servizi pubblici. La guida potrà essere consultata dai cittadini sia su supporto cartaceo, sia online sul sito web dell’amministrazione comunale. I soggetti interessati potranno aggiornare in qualsiasi momento i propri dati.

Monitoraggio e valutazione

A circa due anni dall’introduzione delle modifiche orarie è prevista una valutazione della loro efficacia mediante indagini a campione sulla popolazione e altre modalità di raccolta delle opinioni degli attori locali. L’obiettivo è di verificare se vi sia la necessità di progettare ulteriori cambiamenti nella gestione dei tempi della città e di identificare le misure correttive da adottare a partire da nuove indagini sui bisogni.

b. Sviluppo del *car pooling* nel Burgraviato e ampliamento del *car sharing* in città

Situazione di partenza

Negli ultimi anni, per effetto di diversi fattori tra i quali il tenore di vita più alto, la crescente scolarizzazione e un maggiore benessere del territorio, il traffico è aumentato in modo costante, soprattutto in connessione con il pendolarismo verso la città. I dati parlano chiaro: in base al censimento generale della popolazione del 2001, in Alto Adige la quota di persone che si spostano ogni giorno per raggiungere il posto di lavoro o di studio è pari al 52 % della popolazione totale. In particolare, ben 4 dei 10 comuni dell'Alto Adige a più alto tasso di persone mobili si trovano nel Burgraviato.³ Secondo i dati del censimento del traffico (2006) della città di Merano⁴ i veicoli in transito all'interno del perimetro urbano erano 65.000 al giorno e salivano a 80.000 quelli provenienti da fuori città. La gran parte delle previsioni nazionali e internazionali evidenzia un andamento crescente del traffico. A Merano, l'incremento atteso del traffico rispetto al 2006 è compreso tra il 10 ed il 25 % circa nella zona del centro, tra il 23 ed il 27 % circa sulle vie di accesso alla città.⁵ Le conseguenze del traffico sulla qualità ambientale e della vita, sulla salute e sulla viabilità cittadina sono evidenti. In un contesto di politiche di mobilità sostenibile, Merano intende contribuire a ridurre il traffico, l'inquinamento conseguente e a migliorare le condizioni di mobilità degli abitanti, la viabilità e la qualità ambientale grazie all'incentivazione della mobilità lenta, dei mezzi pubblici e di altri sistemi di trasporto alternativi all'automobile privata.

Traffico privato e non in costante aumento

Più della metà della popolazione si sposta ogni giorno per motivi di lavoro o di studio

Obiettivi

Attraverso l'introduzione e il radicamento sul territorio di sistemi innovativi di trasporto, quali il *car pooling* e il *car sharing*, l'amministrazione meranese punta a contribuire al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- diminuzione del traffico / veicoli in transito e in entrata/uscita dalla città

3 Il Burgraviato è la zona attorno a Merano, nonché il nome della comunità comprensoriale con capoluogo Merano.

4 Dati online in: <http://www.verkehr-bewegt.it/webdata/upload/Brosch%C3%BCre.pdf> [6.8.2010]

5 Dati online in: <http://www.verkehr-bewegt.it/webdata/upload/Brosch%C3%BCre.pdf> [6.8.2010]

- riduzione della produzione di CO₂ (tutela dell'ambiente)
- risparmi per le famiglie grazie alla diminuzione dei costi di trasporto
- riduzione del fabbisogno di parcheggi (impatto urbanistico).

Nella figura seguente sono illustrate le diverse direzioni di sviluppo dei progetti diretti all'utilizzo di sistemi di trasporto alternativo:

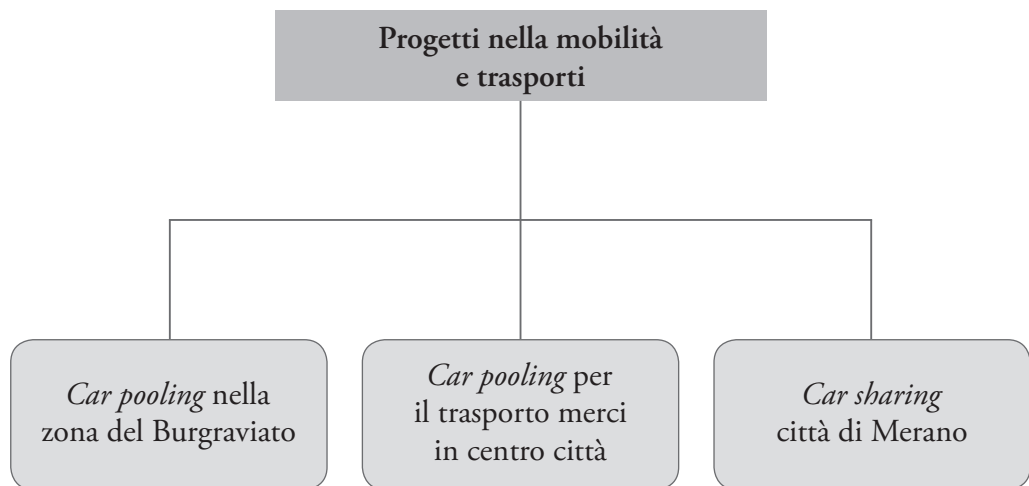


Figura 3: Progetti nel settore della mobilità e trasporti

I diversi progetti saranno realizzati con il coinvolgimento degli attori e decisori locali in tema di mobilità e viabilità urbana e d extraurbana, come mostra la seguente figura:

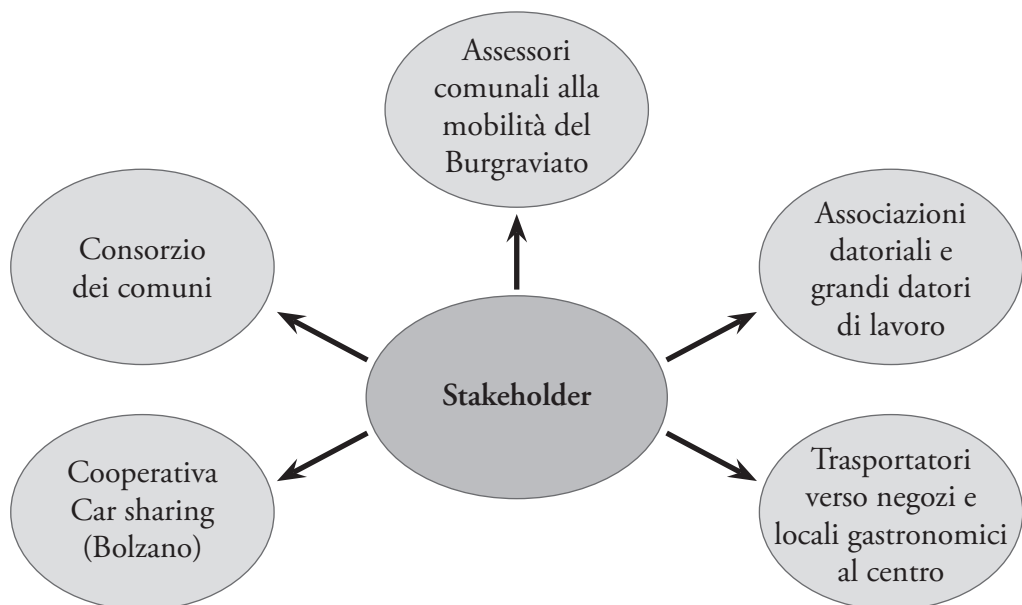


Figura 4: Attori coinvolti nei progetti su trasporto e mobilità

a. Car pooling⁶ nella zona del Burgraviato

Nella fase di start up del progetto⁷ è stata rilevata la situazione del pendolarismo nei giorni feriali. Sulle dieci strade di accesso alla città sono stati annotati la tipologia dei veicoli⁸ e il numero di passeggeri per veicolo. I risultati più significativi di tale censimento sono i seguenti:

- nei giorni feriali, tra le ore 7 e le 9 del mattino entrano a Merano circa 10.000 persone, la maggior parte per lavoro
- circa i $\frac{2}{3}$ dei pendolari utilizzano la macchina privata, una persona su sei utilizza gli autobus di linea (circa 1.750 persone, in gran parte studenti)
- ogni mattina entrano in città 6.800 veicoli, di cui circa 5.200 sono automobili. Ciascuna di esse è occupata mediamente da 1,2 passeggeri; questo significa che l'80% delle automobili ha un passeggero a bordo
- in media, sulle dieci strade di accesso alla città tra le 7 e le 9 di mattina transita un'automobile ogni 15 secondi, con una frequenza di passaggio compresa tra 7 secondi e 2 minuti. Sommando i passaggi di tutte e dieci le vie di accesso alla città, entra in città un veicolo ogni 1,5 secondi.

Il traffico pendolare in transito nella zona del Burgraviato potrebbe essere ridotto di $\frac{2}{3}$ con lo sviluppo del *car pooling* quale mezzo di trasporto alternativo. Infatti, se il numero medio dei passeggeri per veicolo passasse dal valore attuale di 1,2 a quello atteso di 3 il numero di veicoli in entrata ogni giorno a Merano potrebbe registrare una netta flessione, passando dagli attuali 5.200 a 1.700, con i seguenti vantaggi:

- la riduzione di almeno 3.000 posti auto nella città di Merano
- la riduzione di $\frac{2}{3}$ dei gas di scarico lungo le strade di accesso alla città
- la riduzione dell'inquinamento acustico lungo le strade
- la riduzione del pericolo di incidenti stradali
- la riduzione di $\frac{2}{3}$ dei costi di viaggio per le famiglie interessate dal pendolarismo
- la riduzione dei costi di trasporto, nel caso in cui un singolo o una famiglia decidesse di non acquistare un'automobile privata e di usare il *car pooling* e/o il *car sharing*

Rilevazione del traffico di pendolari nel Burgraviato

Vantaggi legati allo sviluppo del *car pooling*

6 Il *car pooling* è una modalità di trasporto che consiste nella condivisione di macchine private tra più persone allo scopo di ridurre i costi del trasporto e lo smog.

7 La rilevazione è stata condotta nei mesi di ottobre e novembre 2009.

8 Le tipologie di veicolo considerate sono state: automobile, moto, bicicletta, camion, camioncino, minibus, autobus pubblico; non sono stati contati i veicoli con targa estera e i trattori.

- la riduzione dei costi complessivi per la manutenzione delle strade, la gestione dei parcheggi, le prestazioni sanitarie a seguito di incidenti stradali.

In alcuni Comuni della zona esiste già una sorta di *car pooling*, attivato però tra privati in forma spontanea. Tuttavia, per funzionare bene il *car pooling* deve soddisfare alcuni requisiti fondamentali, primo tra tutti la presenza, già in partenza, di una massa critica di partecipanti. Questo dipende dalla frequenza dei veicoli che si fermano alla fermata *car pooling* per far salire a bordo i passeggeri e dal tempo di attesa alla fermata sia per conducenti e sia per i passeggeri, attesa che non dovrebbe superare qualche minuto.⁹

Azioni per
l'incentivazione
dell'uso del
car pooling

Perciò, ai fini dell'introduzione di un servizio organizzato sul territorio, è necessario anzitutto:

- sensibilizzare la popolazione locale (soprattutto i pendolari) tramite piani di comunicazione multicanale (mass media, internet, depliant, assemblee pubbliche) e azioni di promozione dell'utilizzo del servizio coordinate tra tutti gli attori istituzionali sul territorio
- adottare idonee misure organizzative e infrastrutturali per la messa in funzione del servizio. A questo riguardo, c'è da dire che i costi per promuovere il *car pooling* sono molto bassi. Inoltre, non servono nuove infrastrutture lungo le strade se per il *car pooling* si utilizzano le fermate dell'autobus.¹⁰

Entrata a regime
del sistema di
car pooling

A livello di gestione centrale è necessario adottare le seguenti misure:

- elaborazione di un regolamento di servizio
- stipulazione di un'assicurazione integrativa per i passeggeri¹¹
- predisposizione di un registro degli iscritti
- messa a regime degli accordi per l'utilizzo delle fermate dell'autobus da parte degli utenti del servizio
- predisposizione di segnali visivi identificativi per veicoli e passeggeri
- definizione di incentivi e strumenti di controllo (premi fedeltà, blocchetti di viaggio ...).

Invece, nei singoli Comuni aderenti all'iniziativa è necessario:

9 Il rapporto conducente/passeggeri dovrebbe essere di circa 1 a 3.

10 L'uso delle fermate dell'autobus potrebbe inoltre favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici, anziché dell'auto privata, da parte sia dei pendolari sia di quanti si recano in città o in qualche paese limitrofo per commissioni varie.

11 Infatti, non tutte le casistiche di incidenti e danni causati dai passeggeri sono comprese nella normale assicurazione auto.

- identificare di un responsabile per la gestione del servizio all'interno dell'ente
- identificare e contrassegnare le fermate per renderle immediatamente riconoscibili
- lancio del servizio di *car pooling* e ampia azione mediatica
- lancio dello slogan "donne prendono a bordo donne" per incentivare l'utilizzo del servizio da parte delle donne.

Infine, sono previste azioni di promozione del servizio all'interno delle grandi aziende e degli enti pubblici (*car pooling* aziendale).

b. Car pooling per il trasporto merci verso il centro storico

Attualmente, a Merano il trasporto merci verso i negozi e i locali di ristorazione del centro e nelle strade di maggiore attività commerciale non è regolamentato. Soltanto nelle zone a traffico limitato l'accesso è riservato in determinate fasce orarie della giornata. Nel centro storico, nelle ore di libero accesso il traffico è molto intenso e crea molti disagi per residenti e passanti.

In queste zone il trasporto merci potrebbe essere realizzato in tempi molto brevi limitando il traffico dei mezzi pesanti e attivando un servizio di *car pooling* mirato. Questa soluzione creerebbe meno disagio per i pedoni e porterebbe a un risparmio dei costi.

Allo scopo di introdurre il *car pooling* per il trasporto merci è necessario un progetto di fattibilità orientato a criteri guida di tutela dell'ambiente e risparmio di costi e alle seguenti linee d'azione:

- definizione, da parte dell'amministrazione comunale, delle vie a traffico limitato in città accessibili ai mezzi pesanti con apposita autorizzazione
- edificazione di un capannone in zona commerciale per il deposito della merce da parte dei fornitori
- utilizzo di automezzi pesanti a basso impatto ambientale per il trasporto merci dal capannone agli esercizi commerciali in orari prestabiliti
- accordi tra trasportatori e proprietari dei negozi per il rifornimento merci.

Trasporto merci in centro non regolamentato

Vantaggi del *car pooling* per il trasporto merci

Linee guida per la fattibilità del progetto

c. Sviluppo del car sharing

Car sharing per ridurre il traffico e l'inquinamento

A Merano il *car sharing*¹² è stato introdotto nel 2008 con l'obiettivo di ridurre il traffico veicolare urbano e il conseguente inquinamento. Infatti, come mostrano diverse esperienze internazionali, un veicolo *car sharing* sostituisce ben sei veicoli sulle strade di una città. Inoltre, il servizio non danneggia il clima poiché, per ogni litro di carburante consumato, tramite l'agenzia svizzera specializzata "myclimate" vengono finanziati la riforestazione, l'utilizzo di stufe solari ecc. in paesi in via di sviluppo.

Vantaggi diretti per gli utenti

Non sono nemmeno trascurabili i vantaggi diretti per gli utenti: lo sviluppo del servizio consentirebbe di ridurre i costi di trasporto a carico delle famiglie, delle imprese e degli enti pubblici mediante la progressiva riduzione del parco macchine al minimo indispensabile. Inoltre, nel caso i veicoli aziendali non fossero utilizzati a pieno regime potrebbero essere usati dagli utenti del *car sharing*, generando introiti per le stesse aziende pubbliche o private.

Azioni di promozione dell'uso del servizio

A Merano il servizio non è attualmente in grado di autofinanziarsi completamente e dunque è necessario incrementare il numero di utenti. A questo scopo saranno promosse azioni di informazione e incentivazione all'utilizzo del servizio rivolte a tre differenti gruppi target: le famiglie, le associazioni e imprese e gli enti pubblici.

Monitoraggio e valutazione

Metodi e indicatori

- *Car pooling* nel Burgraviato: saranno utilizzati quali indicatori di successo dell'iniziativa il numero di partecipanti registrati e il numero di viaggi collettivi effettuati. Con una nuova rilevazione del flusso di pendolari, analoga a quella effettuata nel 2009, si accerterà se e quanto si sia ridotto il numero dei veicoli in transito e, correlativamente, se sia aumentato il numero di passeggeri a bordo.
- *Car pooling* per il rifornimento merci: gli indicatori riguardano la diminuzione degli accessi giornalieri alle vie di maggiore attività commerciale, il numero e tipo di reclami riguardanti il servizio di trasporto da parte degli esercenti; la percezione degli abitanti della zona rispetto alla riduzione

12 Il *car sharing* consente l'uso di automobili previa prenotazione, pagando solo una tariffa in base ai chilometri percorsi e al tempo di utilizzo.

dell'inquinamento acustico, del traffico ecc. A questo scopo saranno condotte indagini a campione.

- *Car sharing*: gli indicatori riguardano il funzionamento e l'autosufficienza da un punto di vista finanziario. Tali aspetti saranno rilevati rispettivamente tramite interviste agli utenti e un'analisi di bilancio della cooperativa che gestisce il servizio.
- Un ulteriore elemento di valutazione riguarda il livello di integrazione del sistema locale di trasporto a basso impatto ambientale, basato cioè sull'utilizzo di veicoli a ferrovia, autobus, funivie e seggiovie, *car sharing*, *car pooling*, veicoli a trazione elettrica, biciclette.

c. **Progetti pilota di assistenza alle persone non autosufficienti sul modello delle banche del tempo**

Situazione di partenza

A causa di molteplici motivi, tra i quali principalmente l'invecchiamento della popolazione, il crescente fabbisogno di assistenza sociale e sanitaria e la crescente riduzione di risorse pubbliche disponibili, l'attuale assetto dell'assistenza e della cura sul territorio provinciale non è sostenibile sul lungo periodo. Il dibattito politico, istituzionale e scientifico in corso da anni in provincia di Bolzano pone al centro l'esigenza di ripensare radicalmente gli attuali modelli di cura e assetti assistenziali.

I due progetti pilota che saranno sviluppati nell'ambito del Piano dei tempi di Merano si ispirano a un approccio assistenziale alternativo, sperimentato da diversi anni in alcuni Paesi sia in Europa che a livello internazionale. Si tratta di esperienze che nella sostanza attuano i principi e le logiche contenuti nella disciplina nazionale sulle banche del tempo.¹³

Inadeguatezza dell'attuale modello di cura e assistenza socio sanitaria

Approcci assistenziali alternativi

13 Le Banche del Tempo realizzano una concreta attuazione dei principi di eguaglianza e di solidarietà tra i cittadini, riconosciuti negli artt. 2 e 3 della Costituzione, poiché contribuiscono a realizzare e a diffondere nuove forme di aiuto reciproco, utilizzando come unità di misura delle attività scambiate un'unità universale e identica per tutti: il tempo. http://www.nonprofitonline.it/static/allegati/banchedeltempo_normativa.htm [6.8.2010]

Esperienze internazionali di assistenza basate sullo scambio di tempo

- In Giappone nel secondo dopoguerra è stato sviluppato il sistema “Fureai Kippu” (“ticket per attività di assistenza”¹⁴). In seguito sono state create associazioni (“Volunteer Work Bank”) dove le persone che prestano attività di cura agli anziani possono “depositare” ore di lavoro.
- Nel 1980 negli Stati Uniti è nato il “Time Dollar”¹⁵ basato sull’accredito di tempo.
- In Cina è stato introdotto nel 2005 un sistema paragonabile a quello del Giappone.
- In alcuni stati federali tedeschi negli anni ‘90 sono nate le cooperative dei anziani che offrono servizi di assistenza in cambio di accrediti di tempo.
- Nel Vorarlberg (Austria) è stato sviluppato nell’ambito del “Talente-Tausch-Kreis”¹⁶ il progetto “Zeitvorsorge” (previdenza in forma di tempo), mentre tra l’Alta Austria e la Baviera è nato il progetto “TIME-SOZIAL”¹⁷ che offre assistenza nell’ambito dei servizi di buon vicinato.

Box 3: Esperienze internazionali di assistenza basate sullo scambio di tempo

Obiettivi

Finalità:
sperimentare
forme di assisten-
za che possano
contribuire a
coprire il crescen-
te fabbisogno di
assistenza a fronte
di risorse sempre
più scarse

L’obiettivo del progetto è di sperimentare modalità di assistenza a favore delle persone non autosufficienti basate sullo scambio reciproco di assistenza e utilizzando come unità di misura delle attività scambiate il tempo. In prospettiva, qualora questo sistema dovesse funzionare, potrebbe essere replicato sull’intero territorio provinciale, contribuendo in questo modo a coprire il crescente fabbisogno di assistenza.

A questo scopo saranno realizzati due progetti pilota, uno in una struttura residenziale per anziani non autosufficienti e l’altro nell’ambito del servizio domiciliare.

14 Il Fureai Kippu è una valuta comunitaria giapponese creata nel 1995 dalla fondazione Sawayaka Welfare che consente alle persone di guadagnare crediti aiutando gli anziani nella loro comunità. L’unità di base di questa valuta è pari a un’ora di servizio a una persona anziana.

15 Il Time Dollar è una valuta che permette di valutare e ricompensare azioni e transazioni di vicini nei confronti di altri vicini. È possibile guadagnare Time Dollars usando le proprie abilità e risorse per aiutare gli altri ed è poi possibile spenderli per ottenere aiuto per sé o per la propria famiglia. http://www.islandcounty.net/health/time_dollars.htm [6.8.2010]

16 Il Talente-Tausch-Kreis è un’organizzazione che offre la possibilità di scambio di oggetti e servizi tra i membri. I partecipanti non pagano quindi in Euro, ma offrendo oggetti e prestazioni di servizi. <http://www.tauschkreis-kaernten.at/> [6.8.2010]

17 Timesozial è una banca del tempo che utilizza come valuta l’ora per prestazioni rivolte ad aiuti sociali. Opera nei campi dell’aiuto del vicinato, della previdenza temporale e della rete economica. <http://www.timesozial.org/> [6.8.2010]

In entrambi i casi, a fronte dell'assistenza prestata, il soggetto non riceve alcun compenso economico, bensì accumula sul proprio "conto ore" un monte ore spendibile per l'assistenza di cui potrebbe aver bisogno in futuro. Inoltre, il "tempo di cura risparmiato" può essere accreditato a un parente. Il risparmio del diritto a essere assistito può essere un incentivo a impegnarsi in servizi e attività non convertibili in denaro.

Vantaggi per chi presta assistenza

Nella figura seguente si mostrano le associazioni ed enti coinvolti nel progetto:

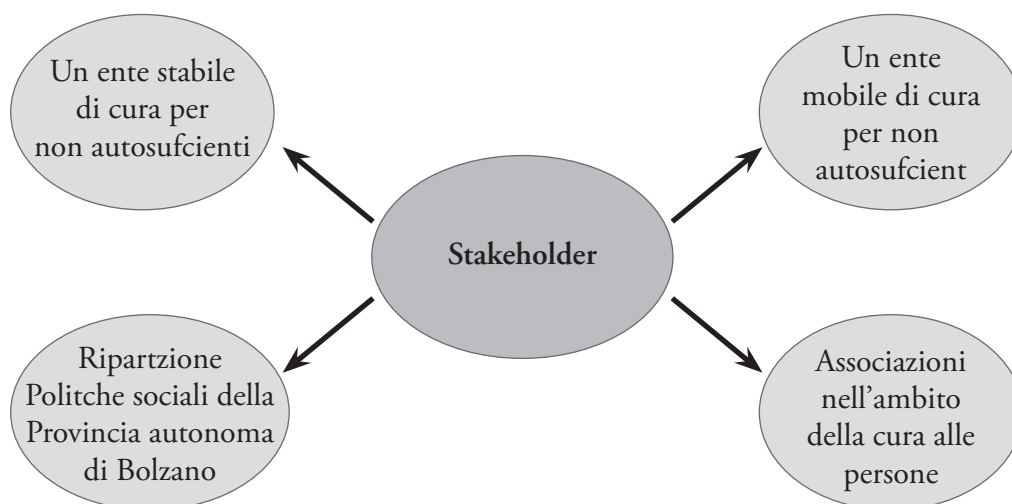


Figura 5: Portatori di interesse coinvolti nel progetto sull'assistenza alle persone

Svolgimento

Sulla scorta delle esperienze realizzate in diversi paesi, saranno coinvolte nel progetto persone senza un'occupazione professionale stabile. Tali persone saranno addestrate e iscritte a un'associazione sociale locale, responsabile del coordinamento del servizio di assistenza. La ricerca del personale sarà a cura dell'associazione medesima.

Ricerca e formazione degli assistenti alla cura

La formazione dei partecipanti sarà a cura delle scuole professionali provinciali per le professioni sociali di lingua tedesca e italiana.¹⁸

Da un punto di vista organizzativo sarà realizzato un sistema di registrazione del tempo di assistenza prestato, gestito da un'associazione sociale attiva su tutto il territorio provinciale.

Registro provinciale delle attività

18 Tali scuole fanno parte delle rispettive ripartizioni provinciali Formazione professionale tedesca e italiana. Tali istituti hanno già sviluppato programmi per corsi specifici di formazione di assistenti in ambito socio-sanitario che potranno essere adattati al fabbisogno formativo dei partecipanti ai due progetti pilota citati.

Validazione e eventuale implementazione a livello provinciale

In caso di esito positivo del progetto saranno avviate le attività necessarie per l'applicazione del modello su scala provinciale.

Altri ambiti di applicazione del sistema delle banche del tempo

Sviluppo di servizi alla persona, a bambini e anziani e nella pubblica amministrazione

Per vocazione istituzionale, le banche del tempo¹⁹ promuovono il soddisfacimento delle esigenze della comunità locale e il rafforzamento dei rapporti di buon vicinato e mutuo aiuto tra i cittadini attraverso lo scambio di attività di vario tipo. A Merano, la Banca del Tempo offre da oltre dieci anni servizi non remunerati con denaro, ma con accredito di ore. Queste prestazioni sono assicurate contro infortuni e danni a terzi. In futuro Merano intende promuovere l'ulteriore sviluppo delle banche del tempo e l'ampliamento della relativa offerta di servizi, mediante servizi alla persona, servizi di assistenza ai bambini e agli anziani, o servizi a supporto dell'attività degli enti pubblici e di pubblica utilità (per es. sorveglianza e pulizia delle strutture e impianti comunali del tempo libero, accompagnamento di gruppi di bambini nel tragitto casa/scuola e verso i luoghi per il tempo libero, aiuto agli operatori nelle strutture ed enti pubblici.) Per i progetti che si relazionano con i servizi e l'attività dell'amministrazione pubblica la misura di scambio potrebbe comprendere, oltre al tradizionale accredito di tempo, anche benefit di vario tipo (per es. ingresso gratuito agli impianti/strutture, manifestazioni pubbliche). Presso l'Ufficio del cittadino comunale sarà istituito un apposito punto di informazione e registrazione degli interessati. Inoltre sarà introdotto un registro digitale dei partecipanti e dei servizi prestati.

Infopoint e registro digitale dei volontari presso l'URP del Comune

Monitoraggio e valutazione

Metodi e criteri di valutazione

In base alle esperienze raccolte all'estero il successo dei due progetti pilota sarà valutato secondo i seguenti criteri: numero delle persone coinvolte nell'assistenza, numero delle ore di assistenza prestata, attività lavorative in ore da parte delle associazioni che coordinano l'iniziativa, soddisfazione verso il servizio. Gli strumenti di monitoraggio e valutazione del progetto comprendono indagini a campione sia sulla soddisfazione delle persone assistite o dei loro parenti, sia nei confronti delle strutture di assistenza, rilevamento

19 Legge 8 marzo 2000, n. 53 „Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città“; capo VII, art. 27 (Pubblicata in Gazzetta Ordinaria del 13 marzo 2000, n. 60).

e valutazione delle difficoltà riscontrate e delle rispettive ricerche di soluzioni, rilevamento del potenziale di risparmio economico per enti pubblici e privati.

d. Progetti pilota per la conciliazione famiglia-lavoro

L'esperienza delle politiche temporali ha portato in evidenza il valore strategico del tempo come risorsa di conciliazione tra tempi individuali e collettivi e, all'interno delle strategie individuali, tra tempi familiari e di lavoro. Efficaci azioni di conciliazione sono state attuate a livello nazionale nell'ambito dell'organizzazione dei tempi urbani mediante il coordinamento dei sistemi di orario, dell'accessibilità ai servizi, delle modalità di organizzazione del lavoro. Le politiche per la conciliazione, anche in ottica di *gender mainstreaming*, sono disciplinate da norme nazionali²⁰ e sostenute con fonti pubbliche di finanziamento.

Trovare soluzioni efficaci in materia di conciliazione tra famiglia e lavoro è diventata una necessità crescente anche nella città di Merano che, nell'ambito del Piano dei tempi, ha deciso di attivare due azioni a favore della conciliazione tra tempi di vita e orari di lavoro.

Obiettivi

Su incarico dell'amministrazione comunale saranno sviluppati due progetti pilota diretti a promuovere la conciliazione dei molteplici impegni di lavoratori e/o genitori mediante due azioni per la conciliazione sul posto di lavoro. I progetti saranno sperimentati l'uno in un'impresa privata, l'altro in un ente pubblico e potranno essere trasferiti in altre aziende.

In ambito pubblico la sperimentazione sarà condotta all'interno dell'Azienda sanitaria – Distretto sanitario di Merano. In passato, il distretto di Merano ha già realizzato progetti volti alla conciliazione famiglia lavoro in collaborazione con altri distretti sanitari della provincia e con l'Azienda sanitaria a livello provinciale. In questo caso l'orientamento è verso azioni da sviluppare in collaborazione con enti sanitari in altre regioni italiane e con finanziamenti ministeriali. Il presidio del progetto fa capo al responsabile

Due progetti pilota, dei quali uno nel settore pubblico, l'altro nel privato

Settore pubblico: distretto sanitario di Merano

²⁰ Si tratta della già citata legge n. 53/2000.

interno all'azienda sanitaria, che sarà affiancata dalla Banca del tempo di Merano per la ricerca dei partner e l'accesso alle fonti pubbliche di finanziamento. In caso di riuscita, il progetto pilota potrebbe essere esteso ad altri comprensori sanitari in provincia.

**Settore privato:
uno o più esercizi
commerciali
della città**

Nel settore privato il progetto interesserà gli esercizi commerciali della città, dove saranno sviluppate azioni dirette a contrastare il problema dell'astensione dal lavoro del personale per motivi familiari. La consultazione di esercenti e rappresentanti di categoria della città ha evidenziato la necessità di trovare soluzioni che possano essere a beneficio di una rete di servizi commerciali, piuttosto che di singole realtà. In concreto, il personale assente per un certo periodo per motivi familiari sarà sostituito con persone debitamente istruite disponibili a essere assunte con contratti di lavoro flessibili nelle aziende che ne abbiano bisogno. Nell'ambito del progetto saranno sviluppate le seguenti azioni principali:

- indagini a campione sul fabbisogno di personale sostitutivo presso le aziende commerciali e di servizio della città
- informazione delle aziende potenzialmente interessate e loro registrazione
- definizione del tipo di contratto da stipulare tra l'azienda e il personale sostitutivo
- ricerca e formazione del personale da collocare in sostituzione del personale fisso, assente per un determinato periodo
- istituzione di un servizio di "collocamento" per il reclutamento della forza lavoro sostitutiva
- elaborazione di linee guida per la trasferibilità del progetto
- applicazione del modello in altre città della provincia, in caso di esito positivo.

Monitoraggio e valutazione

A distanza di un anno dal "lancio" del progetto sarà condotta una valutazione dei risultati raggiunti mediante la rilevazione dei dati relativi al numero delle ditte commerciali e di servizio coinvolte, al numero delle persone disponibili a sostituire gli impiegati assenti, al numero delle sostituzioni distinte per settore, alle persone collocate e alla durata. Saranno inoltre condotte interviste per rilevare la soddisfazione dei differenti attori coinvolti (esercenti, persone in sostituzione, dipendenti in congedo familiare) nei confronti del sistema.

2 Esperienze di politiche temporali in Italia e Svizzera a confronto

In questo capitolo si presenta un quadro di sintesi di alcune buone pratiche di politiche temporali urbane in Italia e in Svizzera.²¹ L'obiettivo è di offrire un breve quadro di confronto empirico e normativo-disciplinare²² al quale rapportare il caso meranese e dal quale poter infine estrapolare alcune indicazioni per l'attuazione e gli sviluppi futuri delle politiche temporali nella Città di Merano.

Obiettivi

In considerazione dell'utilità potenziale dei contenuti per i destinatari, *in primis* i decisori politici del Comune di Merano, l'analisi si è orientata ai temi di lavoro individuati dall'amministrazione comunale meranese. Le città considerate sono: Bolzano, Cremona, Bergamo, Rozzano, Prato, Cinisello Balsamo, Monza, Pavia.

Casi studio e focus tematici

La scelta dei casi si è orientata ai seguenti criteri:

- città di dimensioni medie e piccole nel contesto italiano e svizzero
- attinenza tematica
- differenti livelli di maturità delle esperienze, in coerenza con il carattere multiforme e dinamico delle politiche temporali nel panorama nazionale
- varietà dei modelli di azione, in coerenza con il carattere multiforme del panorama nazionale.

Criteri di scelta

Le politiche temporali hanno introdotto approcci gestionali innovativi basati sulla condivisione di un'idea di città e sulla valorizzazione della relazione tra individuo, città e territorio, aprendo la strada a nuovi paradigmi di pianificazione e management strategico urbano e territoriale. In quest'ottica si è cercato di porre attenzione, oltre che ai contenuti delle azioni/programmi sviluppati dalle città, anche ai processi decisionali e di attuazione delle azioni.²³ Peraltro, come vedremo, tali elementi trovano un puntuale riscontro

Dimensioni di analisi

21 In queste pagine si presenta una sintesi di uno studio di caso realizzato dall'Eurac nell'ambito del progetto di accompagnamento del processo di politiche temporali a Merano. Lo studio è stato elaborato a partire dalla letteratura e dalla documentazione disponibile a carattere sia dottrinale e sia empirico. La raccolta delle informazioni si è basata sull'analisi documentale e su colloqui telefonici con i referenti tecnici alle politiche temporali nei singoli enti considerati.

22 Bonfiglioli S., Mareggi M. (a cura di) (2004), Nuovi tempi della città per la qualità della vita, Guerini, Milano; Mareggi, M. (2000), Le politiche temporali urbane, Alinea, Firenze.

23 In particolare, la descrizione dei singoli casi si è orientata ai seguenti criteri: politiche e azioni (finalità, contenuti, risultati); modalità dell'azione; struttura di gestione strategica e operativa; approccio partecipativo.

normativo nella legge quadro nazionale n. 53/2000 che regola la definizione dei principali elementi di gestione delle politiche temporali urbane.

2.1 Processi decisionali e di attuazione

In tutti i casi considerati si riscontrano modalità comuni di gestione delle politiche temporali basate sulla presenza, più o meno diffusa, di:

Modalità di azione prevalenti

- progetti pilota, sperimentazioni e azioni locali
- un piano territoriale degli orari, redatto attraverso un'attività di analisi e ascolto della città
- analisi urbane e territoriali e mappature (es. mappatura dell'offerta di orari, ricerche sociali, analisi della domanda).

Nella maggioranza dei casi trattati il piano è articolato in politiche integrate e con impatto urbano ed è stato costruito in forma partenariale con i portatori di interesse in una fase iniziale di sperimentazione di azioni pilota e di forme di animazione dell'interesse delle forze sociali e dei cittadini. In un minore numero di casi (ad es. Prato) il piano è stato generato sulla base di studi preliminari diretti a identificare alcuni problemi oggettivi di natura temporale e dunque senza un coinvolgimento attivo dei portatori di interesse. Nella tabella seguente si mostra la presenza e la diffusione di tali elementi a Merano e nelle restanti città considerate:



	Modalità dell'azione		
	PTO	Sperimentazioni e progetti pilota	Indagini / mappature
Merano (37.711 ab.)	2010	✓	✓
Bolzano (103.444 ab.)	1994; 2005	✓	✓
Cremona (72.415 ab.)	1999	✓	✓
Bergamo (117.787 ab.)	2006	✓	✓
Pavia (70.914 ab.)	2007	✓	✓
Monza (121.606 ab.)	2007	✓	
Cinisello Balsamo (73.683 ab.)	2007	✓	✓
Rozzano (40.817 ab.)	2004	✓	✓
Prato (187.050 ab.)	1997	✓	✓

Tabella 3: Modalità dell'azione nell'esperienza nazionale

In diversi casi nelle singole amministrazioni comunali è stata attivata una struttura di gestione strategica e operativa composta da un organo di indirizzo politico (assessorato dedicato o delega assessorile), un team esecutivo tecnico a composizione trasversale affiancato in diversi casi da consulenti esterni, un organo di staff con compiti organizzativi e amministrativi (ufficio tempi).

Strutturazione di gestione strategica e operativa



Struttura organizzativa di gestione			
	Ufficio Tempi	Delega assessorile	Consulta cittadina
Merano	no ²⁴	✓	previsto
Bolzano	✓	✓	
Cremona	✓	✓	
Bergamo	✓	✓	✓
Pavia	✓		previsto
Monza	✓		
Cinisello Balsamo	previsto	✓	
Rozzano	✓	✓	
Prato	✓	✓	✓

Tabelle 4: Organisationsstruktur in der Erfahrung in Italien

Un altro elemento caratterizzante è la costruzione partecipata e condivisa dei progetti attraverso la consultazione e partecipazione allargata degli attori locali e la costruzione di tavoli di coprogettazione tematici, nonché azioni concertate, cooperative e negoziali con gli *stakeholder*.²⁵

Costruzione sociale del processo

24 Il coordinamento dei tempi della città è in capo all'Ufficio Relazioni con il pubblico (URP) del Comune.

25 Anche la legge n. 53/2000 obbliga i Comuni a istituire un tavolo di concertazione delle istituzioni cittadine (sindacati, associazioni delle imprese, camera di commercio ecc.).

Storicamente, le politiche temporali sono nate in Italia nella seconda metà degli anni Ottanta come azione politico-sociale per le pari opportunità sulle politiche sociali e urbane. Per tutti gli anni Novanta i comuni si sono fatti promotori di queste politiche, sperimentando nuove pratiche urbane in un quadro di forte legittimazione sociale e politica ma debolmente strutturato dal punto di vista legislativo. Nel decennio 1990-2000 l'unico avallo normativo è infatti l'art. 36 della legge 142/90, che assegna al sindaco la potestà di coordinare gli orari dei servizi pubblici orientandoli ai nuovi profili temporali della domanda degli utenti. Nel 2000, la legge n. 53 "Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città", rende di fatto obbligatorie queste azioni/politiche con le seguenti previsioni:

obbligo per i sindaci delle città con più di 30.000 abitanti di:

- predisporre un Piano territoriale degli orari
- istituire un Ufficio tempi
- istituire un tavolo di concertazione delle istituzioni cittadine (sindacati, associazioni delle imprese, camera di commercio, ecc.) e

obbligo per le regioni di:

- emanare leggi di indirizzo per il coordinamento degli orari dei servizi pubblici
- erogare incentivi finanziari per i comuni
- istituire un fondo per l'armonizzazione dei tempi della città e la realizzazione delle politiche temporali.

Box 4: Origini e normativa sulle politiche temporali in Italia

2.2 Contenuti delle azioni e dei progetti

Con riferimento ai temi di sviluppo dell'amministrazione meranese, i casi oggetto di studio mostrano una molteplicità di interventi e misure, riassunti qui di seguito.

Le principali azioni dirette a migliorare l'accessibilità urbana e dei servizi pubblici e di pubblico interesse riguardano:

- la flessibilizzazione e coordinamento degli orari degli uffici pubblici (giornata del cittadino)
- la flessibilizzazione e coordinamento degli orari scolastici e tempi di permanenza nelle scuole
- le modifiche orarie dei negozi
- gli uffici pubblici decentrati, sportelli polifunzionali, servizi temporanei
- i servizi informatizzati e online
- l'adeguamento delle strutture urbanistiche (parcheggi, accessibilità pedonali, collegamenti nei servizi di trasporto pubblico).

Accessibilità
urbana e
dei servizi

Per quanto riguarda il tema della mobilità, le azioni realizzate dalle città analizzate riguardano principalmente la riduzione del traffico in alcuni momenti della giornata/settimana/anno in aree urbane congestionate. Gli interventi diretti a questo obiettivo agiscono principalmente su:

- trasporto pubblico
- organizzazione dei servizi pubblici (es. desincronizzazione orari scolastici)
- trasporto privato (es. *car pooling*).

Mobilità e
trasporto

Da menzionare anche i patti della mobilità, accordi tra attori locali, imprese e associazioni localizzate in una determinata area urbana e legati da regimi orari pubblici e privati. In questo caso le azioni realizzate tendono a desincronizzare le attività, migliorare il traffico, promuovere il trasporto pubblico.

Esperienze di mobilità sostenibile e condivisa in Canton Ticino

Nel contesto svizzero e ticinese il Dipartimento del territorio del Canton Ticino e le Commissioni Regionali dei Trasporti hanno promosso e sviluppato diversi programmi e iniziative di mobilità sostenibile con particolare attenzione per la mobilità aziendale e condivisa (*car sharing*, *car pooling*). Un primo esempio riguarda la Guida alla mobilità aziendale, rivolta ad aziende, privati, enti pubblici e scuole, che individua le principali direttrici di sviluppo della mobilità sul territorio nella promozione dell'uso dei trasporti pubblici e degli spostamenti a piedi ed in bicicletta, nella razionalizzazione dell'uso del veicolo privato (*car pooling* e *car sharing*) e in una migliore organizzazione dello stazionamento e dei posti auto. Le iniziative più significative di *car sharing* sono Mobility e Liberalauto.

Mobility, leader svizzero nel settore del *car sharing*, 91 mila clienti per 2.300 autovetture acquisiti in oltre 20 anni di esperienza, ha costruito la propria offerta attorno ai seguenti elementi centrali: utilizzo semplice e confortevole, uso immediato in qualsiasi luogo e a tutte le ore del giorno grazie al sistema di self-service, uso di veicoli moderni ed efficienti dal punto di vista del consumo energetico, manutenzione dei veicoli da parte di professionisti, mobilità combinata. Dal 2008 il rapporto attività si basa sugli standard internazionali del *Global Reporting Initiative* (GRI).

Liberalauto è un'iniziativa promossa dalla Radio e Televisione svizzera di lingua italiana (RSI) per favorire lo scambio regolare o occasionale di passaggi in auto (*car pooling*) all'interno della Svizzera italiana e con il resto del Paese. L'elemento centrale è il sito www.liberalauto.ch, nel quale gli interessati possono pubblicare le proprie richieste o offerte di passaggio. Comprende inoltre una sezione dedicata per aziende o organizzazioni interessate a promuovere lo scambio di passaggi tra dipendenti. Tale opzione è già stata realizzata per l'Amministrazione cantonale e per la RSI.

Altre soluzioni di mobilità aziendale sviluppate nel contesto ticinese riguardano per esempio l'adozione di uno sconto per l'acquisto di un abbonamento annuale, con lo scopo di favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici; la promozione di una mobilità non motorizzata per recarsi sul posto di lavoro.

ro o a scuola, in modo tale da diminuire l'impatto ambientale del traffico; l'utilizzo del *car pooling* combinato con un sistema di incentivi per i dipendenti che condividono l'autovettura con un collega (buoni per l'acquisto del carburante variabili in funzione del numero di occupanti, posto auto gratuito); l'attuazione di piani della mobilità aziendale comprendenti misure per razionalizzare i tempi di spostamento (navetta aziendale gratuita). Da segnalare, infine, le diverse iniziative di miglioramento della mobilità aziendale basate sul *bike-sharing*. In tutti i casi, il successo delle iniziative dipende dalla capacità degli attori coinvolti di creare rete, di costruire partnership pubblico-privato, di coinvolgere i cittadini.

Dott. Tobiolo Gianella e dott.ssa Laura Pedrazzi, Università della Svizzera Italiana, Istituto di Microeconomia ed Economia Pubblica (MecoP)

Box 5: Esperienze di mobilità sostenibile e condivisa in Canton Ticino

Diverse città prese in esame hanno adottato misure per ridurre la frammentazione dei tempi e degli spazi della vita urbana con l'obiettivo di conciliare il tempo di lavoro, di cura parentale, di relazione, di formazione e il tempo per sé. Le azioni a favore della conciliazione tra famiglia e lavoro hanno riguardato in particolare:

- gli orari di apertura,
- il coordinamento dei sistemi di orario,
- l'accessibilità ai servizi lungo i percorsi casa-scuola
- i nuovi orari scolastici in una prospettiva di genere.

Infine, con riguardo al tema dello scambio di tempo per fini di reciproca solidarietà alcune città si sono attivate creando le banche del tempo e promuovendone l'attività mediante l'offerta di servizi di vario tipo (babysitting, manutenzione del giardino o della casa, corsi d'informatica ecc.). Tuttavia, nel panorama nazionale non risultano essere stati sviluppati progetti di strutturazione e gestione di percorsi assistenziali orientati ai principi della banca del tempo simili al caso meranese.

Conciliazione
famiglia-lavoro

Scambio del
tempo per fini
di reciproca
solidarietà

Considerazioni conclusive

Pur sapendo che è ancora prematuro tentare una valutazione, anche solo provvisoria, di un percorso ancora tutto da realizzare può essere utile e opportuno chiedersi da una parte, che cosa abbia funzionato finora e che cosa meno, dall'altra quali siano le prospettive di sviluppo delle politiche temporali a Merano per i prossimi anni. Le brevi considerazioni che seguono sono il risultato di alcune interviste e colloqui con i principali attori istituzionali e tecnici del processo di costruzione del Piano dei tempi.²⁶ Inoltre, nella prospettiva dello sviluppo futuro delle politiche temporali a Merano, ulteriori spunti di riflessione sono forniti da un sintetico confronto con la letteratura e la prassi in Italia.

La costruzione
del piano:
caratteristiche e
difficoltà

Con riguardo al percorso finora compiuto e alle azioni da attuare nei prossimi mesi e anni emergono i seguenti elementi caratterizzanti e le seguenti aree di attenzione.

Gli ambiti e temi di intervento, ossia sociale, mobilità e coordinamento e armonizzazione dei tempi dei cittadini, dei servizi e della mobilità, sono stati individuati a partire da un'analisi del contesto territoriale e in connessione con la programmazione locale (piano sociale, piano urbano del traffico). I singoli progetti sono stati orientati verso situazioni in cui i problemi di gestione dei tempi sono più avvertiti dai cittadini e rapportati, almeno in parte, a una dimensione territoriale extraurbana di sviluppo (es. progetti nel trasporto e mobilità). A garanzia della sostenibilità e fattibilità, anche economica, delle azioni si è puntato da una parte su interventi a carattere organizzativo piuttosto che strutturale e architettonico, perché notevolmente meno onerosi, dall'altra sull'attivazione delle risorse e capacità progettuali e realizzative locali. Questo aspetto ha portato ad utilizzare le competenze sociali e disciplinari della Banca del tempo di Merano, attiva da circa un decennio nell'ambito dell'amministrazione comunale, per la progettazione delle azioni, nonché ad investire anche in futuro sulla Banca, nonché sugli uffici comunali esistenti (URP) per l'implementazione dei progetti. A livello tematico, i progetti nel sociale si innestano su un tessuto cittadino già attivo sul fronte dell'impegno civile e della cultura sociale (es. reti associative, attività di volontariato, solidarietà verso le fasce deboli, recupero della socialità), mentre quelli nella mobilità si pongono in continuità con un deciso orienta-

²⁶ Sindaco, assessora competenze, funzionari comunali, Banca del tempo di Merano.

mento della città verso politiche di mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale.

In un quadro programmatico debolmente strutturato e ad alto contenuto di sperimentazione e dinamicità sono peraltro emerse le prime difficoltà, soprattutto in ordine alla scarsa partecipazione della città, alla non diffusa cultura politica e istituzionale sul tema dei tempi, alla scarsa consapevolezza e sensibilità degli abitanti verso nuove modalità di azione pubblica e di soluzione ai problemi sociali e di mobilità della città, all'assenza di un ruolo chiaro di regia, coordinamento e facilitazione dell'azione pubblica, interno od esterno all'ente comunale.

A fronte delle più evidenti difficoltà incontrate in fase di formulazione e attivazione del confronto con la cittadinanza, emergono due questioni principali per l'attuazione concreta dei progetti: il coinvolgimento dei portatori di interesse e lo sviluppo degli strumenti, nonché delle competenze di gestione e governo delle azioni. In particolare, è necessario adottare idonee misure nelle seguenti direzioni:

- sviluppare il consenso sociale sul progetto complessivo, per es. puntando su un'azione partecipata, portatrice di un miglioramento apprezzabile, e perciò utilizzabile come "moltiplicatore" per le restanti azioni
- sensibilizzare la città verso il tema del tempo e la sua valenza di variabile strategica per una migliore qualità della vita individuale e urbana
- comunicare e condividere le finalità e gli scopi dei progetti con azioni che possano promuovere la responsabilizzazione e l'*empowerment* della rete territoriale e degli attori della città
- sviluppare le competenze e le funzioni di regia, gestione e coordinamento dei progetti, all'interno o all'esterno dell'amministrazione comunale.

Nella prospettiva dello sviluppo delle politiche temporali urbane a Merano dopo la conclusione della fase di sperimentazione, l'esperienza finora maturata nel panorama nazionale e la ricerca empirica sull'argomento (Mareggi, 2000) prodotta negli ultimi anni permettono di suggerire alcuni fattori di successo di carattere generale per le politiche temporali urbane:

- istituzionalizzazione di organismi politici interni all'ente con funzione trasversale
- sviluppo e consolidamento di strumenti, competenze e strutture per la gestione delle azioni e delle politiche
- azioni e politiche non settoriali ma integrate e urbane

Condizioni per il successo delle azioni del piano

Fattori di successo delle buone pratiche nazionali

- lavoro trasversale interno all'ente
- costruzione collettiva e partnerariale dell'azione
- coinvolgimento dei portatori di interesse
- comunicazione e informazione verso la città.

Sfide e prospettive di sviluppo delle politiche temporali per Merano

In conclusione, prendendo a riferimento tali indicazioni e rapportandole al contesto meranese è possibile individuare le seguenti sfide per l'implementazione e lo sviluppo futuro delle politiche temporali a Merano:

- sviluppo e radicamento delle competenze, degli strumenti e delle strutture per la gestione e il monitoraggio dei progetti/politiche
- sviluppo di una cultura gestionale e amministrativa basata su pratiche di governance e costruzione sociale dei problemi, a dimensione sia urbana e sia extraurbana (comprensorio Burgaviato e provincia di Bolzano)
- consolidamento del tema dei tempi in pratiche ordinarie e raccordo con gli strumenti e i programmi della pianificazione locale (es. sociale, trasporti e mobilità)
- adozione di una legge locale di indirizzo per sostenere, anche finanziariamente, lo sviluppo delle politiche temporali urbane a Merano e sull'intero territorio provinciale.

Indice delle fonti

Bibliografia

- Bonfiglioli S., Mareggi M. (a cura di) (2004), Nuovi tempi della città per la qualità della vita, Guerini, Milano
- Borlini B. Memo F., “Ripensare l’accessibilità urbana” Paper Cittalia Fondazione ANCI Ricerche, no. 2, 2009.
- Colleoni M., (2004), I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi, Carocci, Roma
- Consiglio regionale Lombardia, Politiche regionali per il coordinamento e l’amministrazione dei tempi delle città, Note informative n. 4/2006.
- IReR, (2006), Monitoraggio e valutazione della legge sui tempi delle città, Rapporto finale, Milano
- Mareggi, M. (2000), Le politiche temporali urbane, Alinea, Firenze
- Meneguzzo M., Boscolo S., Bernhart J., Promberger K., (2007), Governance locale per lo sviluppo della Città di Bolzano, Franco Angeli, Milano
- Mückenberger U., Sapelli Giulio, (1997), I nuovi Länder tedeschi e i “Mezzogiorni” d’Italia: un confronto italo-tedesco, Soveria Mannelli (CZ) : Rubbettino
- Mückenberger, U. (2000), Zeiten der Stadt: Reflexionen und Materialien zu einem neuen gesellschaftlichen Gestaltungsfeld, 2. erw. Aufl. Bremen : Ed. Temmen
- Paolucci G (a cura di) (2003), Cronofagia. La contrazione del tempo e dello spazio nell’era della globalizzazione, Guerini Studio, Milano
- Regione Lombardia, (2008), Tempi delle città in Lombardia, Politiche regionali per il coordinamento e l’amministrazione degli orari
- Zajczyk F., (2000), Tempi di vita e orari della città, FrancoAngeli, Milano
- Zajczyk F. (2007), La resistibile ascesa delle donne in Italia. Stereotipi di genere e costruzione di nuove identità, Il Saggiatore, Milano

Sitografia

www.comune.bergamo.it
www.comune.bolzano.it
www.comune.cinisello-balsamo.mi.it
www.comune.cremona.it
www.comune.merano.bz.it
www.comune.monza.mi.it
www.comune.prato.it
www.regione.lombardia.it
http://rozzano.insiel.it
www.tempioraripavia.org
www.tempiespazi.it
www.tempomat.it

Indice delle figure e delle tabelle

Figura 1: Funzioni e organi per la gestione delle politiche temporali	10
Figura 2: Categorie di portatori d'interesse coinvolte nel progetto sull'armonizzazione dei tempi	12
Figura 3: Progetti nel settore della mobilità e trasporti.....	16
Figura 4: Attori coinvolti nei progetti su trasporto e mobilità.....	16
Figura 5: Portatori di interesse coinvolti nel progetto sull'assistenza alle persone.....	23
Tabella 1: Ambiti e contenuti dei progetti del Piano dei tempi	8
Tabella 2: Progetti del Piano e modalità dell'azione	9
Tabella 3: Modalità dell'azione nell'esperienza nazionale.....	28
Tabella 4: Struttura organizzativa di gestione nell'esperienza nazionale.....	29
Box 1: Officittà del Tempo.....	10
Box 2: Modalità di coinvolgimento nelle diverse fasi del progetto.....	14
Box 3: Esperienze internazionali di assistenza basate sullo scambio di tempo.....	22
Box 4: Origini e normativa sulle politiche temporali in Italia	30
Box 5: Esperienze di mobilità sostenibile e condivisa in Canton Ticino.....	32

