

INDICE

| | |
|---|-----------|
| LE FINALITÀ | 2 |
| IL DISEGNO DELLA CITTÀ DI LUCCA, I TEMPI DI VITA DEI CITTADINI, I SISTEMI ORARI CHE REGOLANO LA VITA COLLETTIVA. | 2 |
| <i>Dagli orari ai tempi</i> | 2 |
| <i>La qualità della vita e gli attori sociali portatori di interessi</i> | 3 |
| <i>Il piano come urbanistica dei tempi</i> | 4 |
| <i>La L.R. 38/98 integra tempo e spazio</i> | 6 |
| <i>Il piano dei tempi urbani come laboratorio per comprendere come vivono i cittadini e come usano la città</i> | 7 |
| | |
| INSEDIAMENTO PERIURBANO DELLA POPOLAZIONE, USO DEL TEMPO, DOMANDA DI MOBILITÀ. | 7 |
| <i>La categoria del tempo per descrivere le attuali trasformazioni degli insediamenti</i> | 7 |
| <i>Lo statuto dei luoghi descritto mediante la categoria del tempo</i> | 8 |
| <i>Verso una nuova forma metropolitana?</i> | 8 |
| <i>Cittadini residenti ed abitanti temporanei</i> | 9 |
| <i>Mobilità e sicurezza</i> | 9 |
| | |
| LA FORMA DEL PIANO DI INDIRIZZO E DI REGOLAZIONE DEGLI ORARI DELLA CITTÀ DI LUCCA | 10 |
| <i>Due modelli di azione</i> | 10 |
| <i>Un piano evolutivo</i> | 11 |
| | |
| FINALITÀ GENERALI DEL PIANO | 12 |
| GLI STUDI PER IL PIANO | 12 |
| <i>Il modello della razionalità</i> | 13 |
| <i>Le principali aree di ricerca</i> | 14 |
| <i>Le tecniche specifiche necessarie all'attuazione del Piano</i> | 15 |
| | |
| LE POLITICHE | 16 |
| Politica: <i>Mobilità e commercio nel centro storico per la sua rivitalizzazione.</i> | 17 |
| <i>Primi progetti da avviare</i> | 18 |
| Politica: <i>Le imprese di commercio nella trasformazione del disegno urbano e dei tempi di vita dei cittadini.</i> | 20 |
| <i>Primi progetti da avviare</i> | 20 |
| Politica: <i>Accessibilità ai servizi di interesse pubblico e ai beni urbani nel quadro del Piano Strutturale.</i> | 22 |
| <i>Primi progetti da avviare / Progetto Pilota</i> | 23 |
| Politica: <i>Traffico e mobilità sostenibile nella conurbazione.</i> | 28 |
| <i>Primi progetti da avviare</i> | 29 |
| Politica: <i>La costruzione sociale, istituzionale e tecnica del piano.</i> | 30 |
| <i>Azioni da attuare</i> | 31 |

LE FINALITÀ

IL DISEGNO DELLA CITTÀ DI LUCCA, I TEMPI DI VITA DEI CITTADINI, I SISTEMI ORARI CHE REGOLANO LA VITA COLLETTIVA

Dagli orari ai tempi

Le politiche temporali hanno posto al centro dell'attenzione la qualità dei tempi di vita dei cittadini. Ciò avviene in Italia, dove le politiche temporali sono nate a metà degli anni '80, e in Europa dove si vanno rapidamente diffondendo, soprattutto negli stati dell'Unione a più alto tasso di industrializzazione, Francia, Germania, Spagna, Olanda.

Le politiche sui "tempi della città" all'inizio hanno trattato principalmente il problema del coordinamento degli orari dei servizi di interesse pubblico (scuole, attività commerciali, trasporti, musei, uffici della pubblica amministrazione, ...) sulla base dell'art. 36 della L.142/90 che assegna al sindaco la potestà di coordinare gli orari pubblici a favore di un nuovo profilo temporale della domanda. In senso più generale, il tema trattato nella prima fase delle politiche temporali urbane è stato pertanto l'armonizzazione dei regimi orari che regolano la vita sociale della comunità insediata in area comunale, con il fine di migliorare l'accessibilità ai servizi di interesse pubblico da parte dei cittadini e dei soggetti collettivi quali le imprese.

Nel corso del tempo, la sperimentazione di politiche temporali urbane, che è stata attuata da innumerevoli comuni, ha arricchito il tema dell'armonizzazione dei *sistemi orari* della città con il tema della qualità dei *tempi di vita* dei cittadini alla scala quotidiana.

I tempi di vita sono stati declinati analiticamente come tempo di vita impiegato per sé, per la cura parentale, per il lavoro di mercato, per le relazioni sociali.

La qualità della vita e gli attori sociali portatori di interessi

La qualità della vita in senso temporale è oggetto di numerose ricerche soprattutto per quanto riguarda gli indicatori utili per monitorare l'efficacia delle politiche intraprese. Le politiche temporali hanno declinato il concetto di qualità della vita a partire dall'espressione dei portatori di interessi che hanno sollecitato le politiche stesse. L'espressione più precisa è stata data dalle donne che svolgono un doppio ruolo nella famiglia e nel lavoro per il mercato e che gestiscono quotidianamente regimi di orari e tempi radicalmente diversi, come il tempo della cura dei minori e il tempo di lavoro per il mercato.

La domanda posta alle politiche temporali è quella di offrire una migliore opportunità di scelta e accessibilità ai servizi di interesse pubblico al fine di meglio conciliare i tempi di vita e di lavoro, il tempo per sé, per la famiglia, per le relazioni sociali e per l'attività lavorativa. In Germania, alcune ricerche parlano di [ecologia dell'impiego del tempo](#). Una particolare attenzione viene posta ai tempi dei servizi all'infanzia, all'istruzione, alla salute e in generale ai tempi associati alla cura della persona. L'interesse delle donne, per quelle che i sociologi chiamano di "doppia presenza" nella famiglia e nel lavoro, è correlato alla necessità di migliorare la gestione quotidiana di tempi di vita complessi e inoltre di migliorare la posizione nel mercato del lavoro come parte di un migliore regime dei tempi di vita e di relazione.

Lo stress e il tempo vuoto di interessi sono i poli estremi dei problemi temporali espressi dai cittadini. Un migliore uso del tempo è un'attesa generalmente percepita dagli abitanti.

E ciò riguarda anche i minori. Le politiche temporali hanno promosso interessanti ricerche sui tempi di vita dei minori e sul ruolo del tempo scolastico nella organizzazione della loro vita quotidiana.

Gli attori sociali che sono portatori di interessi economici puntano l'attenzione sulla armonizzazione dei sistemi di orario che regolano la vita della comunità insediata e l'attrazione di popolazioni non residenti. I regimi orari dell'economia postindustriale stanno lentamente sostituendo gli orari di lavoro standard e il regime sincronizzato dei sistemi di orario sul territorio che è stato caratteristico dell'epoca industriale. La logica della desincronizzazione, flessibilità, variabilità dei regimi di orario, che caratterizza gli attuali sistemi di organizzazione, necessita di essere governata dall'azione pubblica per garantire i

diritti di cittadinanza e nuove forme di sincronizzazione flessibile fra sistemi di orario e reti di servizi, che non stanno conseguendo un rapido adeguamento al nuovo profilo temporale della domanda.

Il traffico, la mobilità, l'inquinamento, che dipendono da configurazioni spaziali e temporali, sono i temi di politiche sulle quali convergono gli interessi degli attori economici e dei cittadini. Analogamente avviene per la sicurezza delle persone nello spazio pubblico, problema legato alla rivitalizzazione dei luoghi urbani e pertanto agli orari delle attività e ai calendari di uso degli spazi.

La legittimità delle politiche temporali deriva non solo dalla consapevolezza e dalla capacità degli attori sociali di descrivere un problema in termini temporali.

Essa deriva:

- dai cambiamenti strutturali in atto nelle relazioni spaziali e temporali che regolano la vita sociale della comunità insediata, a seguito di nuovi orari di lavoro che ridisegnano il profilo temporale della domanda di servizi, i ritmi urbani e i calendari di uso del territorio
- dall'insediamento periurbano della popolazione
- dall'uso del territorio allargato alla scala vasta per le pratiche della vita quotidiana, che fa della mobilità il motore di un profondo ridisegno della forma urbana e della relazione con gli altri
- dai nuovi valori che le persone attribuiscono al tempo come tempo per il progetto di vita
- da un'economia dei servizi e da processi di globalizzazione regolati da sistemi di orario profondamente diversi da quelli dell'industria tayloristica-fordista.

Il piano come urbanistica dei tempi

Il passaggio che hanno attuato gli amministratori, i tecnici e i ricercatori, impegnati nello sviluppo dei piani - da una logica di regolazione degli orari pubblici verso i tempi di vita dei cittadini - ha comportato lo sviluppo in senso innovativo e neodisciplinare della strumentazione teorica, tecnica e procedurale che sovrintende l'adozione del piano dei tempi urbani.

Poiché le pratiche di vita dei cittadini assumono, per natura, forme spaziali e assieme temporali, cioè *spaziotemporali*, allora la ricerca ha descritto i problemi di uso individuale del tempo con variabili spaziali e temporali. Inoltre è stato compiuto un difficile salto epistemologico nella capacità di descrivere i problemi temporali, dalla scala individuale degli usi dei tempi e degli spazi alla scala dei cittadini come comunità insediata nel loro territorio di vita. La costruzione individuale dell'agenda giornaliera è diventata, in grande per l'insieme dei cittadini, il ritmo collettivo di uso degli spazi e dei beni insediati sul territorio comunale.

Viceversa, è possibile mettere alla prova gli assetti urbani e le loro dotazioni di servizi di interesse generale e di infrastrutture con i modi di uso dei cittadini. Gli assetti urbanistici sono in pratica misurabili e valutabili rispetto alla loro conformità con le esigenze di vita individuale e collettiva degli abitanti. Ciò soprattutto alla scala spaziale delle pratiche di vita, le quali dipendono da aspetti sociali, quali l'esigenza di mobilità, ma anche antropologici, quali la motilità e la libertà di muoversi che sono diverse per minori, anziani, donne ed uomini.

L'aggettivo *urbano* che qualifica le politiche sui "tempi della città" non è solo di natura geografica (lo spazio degli insediamenti di competenza dell'amministrazione comunale). Esso sta ad indicare che i piani dei tempi si occupano della relazione fra assetti fisico morfologici ed urbanistici della città costruita, in rapporto alla regolazione temporale della vita individuale e sociale dei suoi cittadini.

La vita sociale della comunità insediata e i problemi di regolazione temporale delle sue pratiche e degli usi degli spazi possono essere descritte tenendo ferme due misure: la *scansione temporale* caratteristica della vita individuale, cioè la giornata, la settimana, il mese e l'anno; la *scala spaziale* delle pratiche di vita quotidiana.

La L.R. 38/98 integra tempo e spazio

Gli indirizzi espressi dalle leggi regionali sui tempi della città, in particolare l'ultima della Regione Toscana, hanno fatto slittare la concezione del piano da una politica di accessibilità dei servizi di interesse pubblico verso una più complessa urbanistica dei tempi.

La L.R. 38/98 *Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città*, redatta sulla base della L.R. 5/95 *Norme per il governo del territorio* ha messo a problema il governo integrato delle trasformazioni dello spazio e dei tempi urbani.

Le due leggi prevedono che il *Piano di Indirizzo e di Regolazione degli Orari della Città* sia uno dei piani di settore del Piano Strutturale. La Regione ha aperto la strada per una innovazione disciplinare nel campo delle azioni di governo delle trasformazioni territoriali ed urbane e nel campo della stessa urbanistica.

L'esperienza di progettazione di piani dei tempi della città, la ricerca mirata a queste forme del piano, la strumentazione tecnica predisposta da una rete di università italiane ed europee per il governo dei tempi urbani, l'evoluzione della sperimentazione dall'accessibilità ai servizi verso un'urbanistica dei tempi, hanno costruito le risorse per esplorare la densità di innovazione richiesta dall'integrazione delle azioni sui tempi e sugli spazi della città.

La ricerca ha messo in evidenza che si tratta di pensare ed intervenire congiuntamente sulla *città abitata*.

In pratica si tratta di comprendere, descrivere e agire sui rapporti che legano i tempi individuali con i tempi di relazione e i tempi sociali complessivi regolati dai regimi di orari pubblici. E inoltre le relazioni che legano la città fisica e i suoi assetti storicamente costruiti con la città delle relazioni umane. La ricerca ha conseguito risultati notevoli su questi versanti. Ma le domande poste dalle due leggi regionali sono ancora largamente da esplorare.

Il piano dei tempi urbani come laboratorio per comprendere come vivono i cittadini e come usano la città

Il disegno della città di Lucca, i tempi di vita dei cittadini, i sistemi orari che regolano la vita collettiva hanno relazioni dinamiche, che il piano dei tempi ha la missione di indagare e di governare.

INSEDIAMENTO PERIURBANO DELLA POPOLAZIONE, USO DEL TEMPO, DOMANDA DI MOBILITÀ

La categoria del tempo per descrivere le attuali trasformazioni degli insediamenti

Sul piano teorico, il tempo è una categoria utile per comprendere e descrivere l'attuale trasformazione urbana che è l'oggetto del Piano Strutturale. La morfologia delle popolazioni mobili; i pattern di spostamento quotidiano; i calendari di attrazione di popolazioni nei luoghi pensati come cronotopi; i bilanci tempo; la costruzione storica del disegno della città e del suo territorio, sono variabili significative per descrivere le relazioni esistenti fra domanda di mobilità, strutturazione dei flussi di spostamento delle comunità insediate su un territorio e disegno di una nuova forma metropolitana detta di *terza generazione*.

I modelli analitici utilizzati per descrivere i fenomeni assumono un'ottica morfologica e storica. L'approccio morfologico e temporale può essere applicato sia alla descrizione dei calendari e dei modi di uso degli spazi e beni urbani, sia alla descrizione delle popolazioni mobili residenti e non residenti che usano gli spazi secondo calendari caratteristici, quali pendolari, turisti, *city user*, uomini d'affari, cittadini residenti.

La ricerca permette di descrivere la relazione fra forme costruite e forme di uso del territorio che è, come si è detto nel paragrafo precedente, il tema generale dei piani sui tempi della città. L'approccio temporale è inoltre indispensabile per comprendere la costruzione storica del territorio, il disegno dei luoghi, le tradizioni di vita, i valori collettivi di uso del tempo che danno misura e senso ad ogni modernizzazione, le dotazioni urbanistiche.

Lo statuto dei luoghi descritto mediante la categoria del tempo

Questa tecnica descrittiva a base temporale permette di interpretare lo *statuto dei luoghi* nello spirito espresso dal Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana. Ciò agevola la capacità di comprendere lo stato presente dei luoghi in rapporto alla loro trasformazione nel corso del tempo storico.

Lo statuto dei luoghi sta alla base della costruzione del Piano Strutturale secondo le disposizioni delle due leggi regionali sopra ricordate, le quali regolano anche la costruzione del Piano dei tempi. È pertanto il comune riferimento allo statuto dei luoghi che costituisce il terreno di relazioni, naturalmente da ricercare e da approfondire nell'attuazione dei due piani, fra le indicazioni del Piano Strutturale e quelle del Piano dei tempi. In pratica si può pensare che lo sviluppo del Piano dei tempi e della sua strumentazione tecnica e di ricerca possa relazionarsi col complesso del Piano Strutturale in modo fertile e non banale. La costruzione di questa relazione è un altro compito del Piano dei tempi.

Verso una nuova forma metropolitana?

La nuova forma metropolitana non è caratterizzata dai ritmi standardizzati del lavoro industriale e dallo spostamento pendolare che furono caratteristici della metropoli industriale. Essa è strutturata da un diverso bilancio individuale e collettivo di uso del tempo (*ritmi urbani*) che è regolato dal processo di *flessibilizzazione* degli orari di lavoro, dagli *spostamenti* per il consumo e l'intrattenimento, dall'*accessibilità* ai servizi insediati in un territorio di scala vasta lungo i canali e agli incroci dei grandi flussi di spostamento.

Secondo questo paradigma le concause che strutturano la mobilità delle persone e i flussi di spostamento sono:

- 1) la *strategia individuale di uso del tempo* e i *bilanci tempo* che sono in relazione coi vincoli di cura e lavoro e con le risorse sul territorio per conciliare tempo obbligato e tempo libero;
- 2) le *morfologie spaziotemporali dei cronotopi* dell'area metropolitana che attraggono spazialmente e calendariamente le popolazioni da diverse scale e le infrastrutture di accessibilità che portano "lì ed ora" i flussi di spostamenti;

- 3) i *ritmi urbani collettivi* che dipendono dagli orari di lavoro e dall'articolazione dei tempi sociali oltre che dagli stili di vita locali;
- 4) la *dinamica della trasformazione urbana* in ragione dell'insediamento periurbano delle popolazioni e di nuove imprese, particolarmente del consumo e dell'intrattenimento (centri commerciali, multisala, parchi tematici regionali, strutture sportive). Questa dinamica incentiva il bisogno di spostamenti di persone e merci e anche l'allargamento di scala degli spostamenti quotidiani;
- 5) il *disegno dei luoghi* storicamente costruito e le relazioni tra città e territorio.

Cittadini residenti ed abitanti temporanei

In breve, dal punto di vista della relazione fra forme fisiche e forme spaziotemporali di uso del territorio, la ricerca mette a problema la tradizionale logica abitativa dei luoghi, che oggi si complica con una logica abitativa detta *di flusso*. E anche mette a problema chi siano gli abitanti dei nuclei urbani, a seguito dell'importanza crescente delle popolazioni non residenti temporaneamente presenti nell'economia della città.

Lo sviluppo del Piano dei tempi potrà approfondire l'analisi degli attuali abitanti temporanei nel territorio lucchese e le opportunità di attrarre altre popolazioni e risorse economiche.

Mobilità e sicurezza

L'incrocio di variabili soggettive ed oggettive nelle ricerche sulla strutturazione dei flussi e della domanda di mobilità permette di descrivere fruttuosamente situazioni di piccola scala o di piccoli gruppi insediati sul territorio, ad esempio: il problema del trasporto collettivo in orari serali e notturni per dipendenti di un'impresa che ha modificato gli orari di lavoro o del trasporto di studenti in un preciso contesto territoriale. Il metodo permette di valorizzare la domanda di particolari gruppi sociali, ad esempio donne impegnate nella cura di minori ed anziane/i o persone con motilità limitata o dipendenti di imprese impegnati in orari atipici o turisti. L'approccio è anche sensibile ad ospitare una cultura di genere su temi

dell'accessibilità e della sicurezza personale nei luoghi della mobilità (aree di sosta, mezzi di trasporto, stazioni, strade, ...).

LA FORMA DEL *PIANO DI INDIRIZZO E DI REGOLAZIONE DEGLI ORARI* DELLA CITTÀ DI LUCCA

Il Piano dei tempi della città di Lucca è redatto come un piano *di indirizzo*. Si articola in politiche di contenuto strategico che sono coerenti con le proposte del Piano Strutturale. Ogni tre anni, in conformità con la programmazione triennale, la Giunta comunale approverà un Piano di attuazione articolato in progetti.

Il principale problema che ha orientato la costruzione del piano è lo stato iniziale, a Lucca, della cultura sociale e tecnica in materia di politiche temporali urbane. In altre parole, solo recentemente l'amministrazione comunale e i portatori di interessi della città hanno iniziato a pensare ai problemi di governo territoriale in termini temporali ed orari.

Due modelli di azione.

Le politiche temporali in Italia si sono sviluppate secondo due modelli di azione e di costruzione del piano.

Un primo modello vive dalle esperienze di Bolzano, Cremona, Pesaro e altre città. In questi casi il piano dei tempi è stato generato da una fase di sperimentazione nella quale l'assessore incaricato e l'*Ufficio tempi della città* hanno gestito progetti pilota e animato l'interesse dei cittadini e delle forze sociali. Il piano redatto è stato pertanto generato in forma partenariale coi portatori di interessi.

Il secondo modello è stato attuato a Milano, Genova, Prato e in molte altre città. In questi casi la redazione del piano è stata fatta in termini più tradizionali, sulla base di studi preliminari che hanno individuato alcuni problemi oggettivi di natura temporale al di là della consapevolezza dei portatori di interessi.

Il piano di Lucca è solo in parte di questo secondo tipo. Gli studi preliminari, la redazione del piano scritto, l'approvazione formale e l'attuazione fanno parte di una successione

temporale ben scandita. Il piano di Lucca, come tutti i piani di questa tipologia, richiede una fase di reale, e non solo formale, accreditamento presso i decisori pubblici, i cittadini e le forze economiche locali come strumento utile di governo delle trasformazioni locali.

Il Piano di indirizzi intende:

- individuare *i problemi orari e temporali*, pensati in una prospettiva strategica, della vita individuale, sociale ed economica dei cittadini di Lucca;
- indicare le *finalità generali* per ogni politica di indirizzo;
- promuovere la *costruzione istituzionale* del piano presso la pubblica amministrazione (istituzione dell'Ufficio Tempi e Orari della Città, competenze dei tecnici e amministratori, formazione continuata);
- predisporre la *strumentazione tecnica* per l'attuazione dei progetti nei quali si articolerà il piano di indirizzi;
- avviare un processo di *decisione pubblica* in materia di politiche temporali della città di Lucca.
- Sperimentare alcuni *progetti pilota* per mettere a fuoco i problemi di costruzione e gestione di una politica pubblica.

Un piano evolutivo

Il Piano dei Tempi della città di Lucca intende innestare un processo virtuoso di sviluppo ed approfondimento del piano nella fase attuativa, dopo l'approvazione del documento direttore di indirizzo. L'azione virtuosa è sostenuta dalla predisposizione della strumentazione tecnica mirata:

- al monitoraggio dei problemi temporali strategici descritti successivamente nelle politiche di indirizzo;
- alla gestione dei primi progetti generati sui tempi della città;
- all'approfondimento delle interferenze con il Piano Strutturale, in ottemperanza alle richieste della legge, a partire dallo statuto dei luoghi.

Il Piano dei Tempi è inquadrato nel Piano Strutturale e nel Regolamento Urbanistico dai quali vengono tratti gli aspetti interpretativi della costruzione storica del territorio, del suo attuale assetto e delle previsioni di trasformazione. Viceversa, gli studi sui tempi di vita dei cittadini e dei tempi della città e le politiche temporali urbane saranno orientati a fornire conoscenze ulteriori all'attuazione del Regolamento Urbanistico e del Piano Strutturale.

Inoltre il Piano dei tempi terrà conto del quadro delle scelte strategiche già espresse nel nuovo piano urbanistico: la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico e ambientale della città di Lucca; il controllo dei processi di modernizzazione economica e urbanistica per quanto riguarda gli orari dei servizi e i tempi di vita dei cittadini.

FINALITÀ GENERALI DEL PIANO

Le finalità generali del piano sono quelle di migliorare:

- la *qualità della vita* dei cittadini e degli ospiti temporanei, a seguito di una *migliore accessibilità e fruibilità oraria* dei servizi di interesse collettivo;
- l'*armonizzazione* degli orari pubblici della città;
- le *pari opportunità* fra donna ed uomo e dei cittadini svantaggiati;
- la *sostenibilità* dello sviluppo economico.

GLI STUDI PER IL PIANO

Gli studi preliminari che hanno indirizzato la redazione del piano sono stati condotti mediante interviste a testimoni privilegiati, analisi secondarie su documenti redatti per il Piano Strutturale e su ricerche originali circa la costruzione storica del disegno dei luoghi della città e del territorio lucchesi. Gli studi preliminari alla redazione del piano non esauriscono bensì aprono una fase di sviluppo della ricerca che dovrebbe sostenere la capacità tecnica di gestione delle politiche da parte della pubblica amministrazione; la competenza dei portatori di interessi a costruire i problemi in termini orari e temporali; la

buona definizione degli obiettivi dei progetti generati dalle politiche individuate di indirizzo strategico.

Le ricerche si avvalgono di una descrittiva che la ricerca di base ha fornito sul fondamento di un insieme di concetti caratteristici dell'approccio temporale:

- a) *cronotopo*, è un luogo pensato come *abitato* da popolazioni *residenti e non residenti* le quali provengono da *diverse scale territoriali* e sono *temporaneamente presenti* secondo calendari/cicli caratteristici e sono attratte “lì ed ora” dalle attività insediate aperte e dal patrimonio urbano. Il concetto permette di descrivere e mappare le popolazioni Residenti/non-Residenti; i percorsi di spostamento e i modi di uso dello spazio pubblico aperto; i caratteri fisico morfologici storicamente costruiti del luogo; la distribuzione delle attività insediate e i calendari di apertura/chiusura; l'attrattività esercitata dalle attività insediate sui flussi di persone e merci;
- b) *modi di uso* dei cronotopi, consentono di rilevare le *caratteristiche antropologiche e sociali* e i *calendari caratteristici* di presenza delle persone R/non-R che utilizzano beni e servizi insediati e le scale territoriali di attrattività del luogo;
- c) *flussi di spostamenti nello spazio pubblico aperto* delle popolazioni R/non-R, permettono di tracciare le *geometrie dei percorsi* e le *morfologie di uso* dello spazio pubblico aperto;
- d) *costruzione storica del luogo*, permette di rilevare i *caratteri storici* della costruzione fisico morfologica del luogo, soprattutto i *tracciati viari*, e in particolare le strutture ancora agenti;
- e) *presente del luogo*, è un concetto utilizzato nella progettazione architettonica ed urbana di scuola italiana. E' un concetto filosofico che merita un'attenta argomentazione non trattabile in questo contesto. Il concetto mette a problema *l'azione progettuale* come costruzione di futuro e valorizzazione di elementi del passato.

Il modello della razionalità

Il modello della razionalità sul quale riposa la ricerca è di tipo complesso perché combina forme non riducibili ad un'unica retorica: la *razionalità scientifica* basata su dati oggettivi di osservazione e, all'occorrenza, su metodi matematici di analisi dei dati e di

modellizzazione dei problemi; la *razionalità discorsiva* propria delle relazioni partenariali e dell'ascolto dei cittadini, finalizzata a costruire il problema e lo schema di azione collettiva, e anche a dare senso all'agire; la *razionalità interpretativa e contestuale* propria della progettazione architettonica ed urbana spaziotemporale.

E' una razionalità utile ad una condotta di tipo maieutico, aperta all'interazione coi portatori di interessi e alla volontà/consapevolezza degli attori sociali i quali non sono a priori definiti ma sono parte del processo generale di generazione e costruzione del problema, degli obiettivi attesi, delle azioni possibili.

Ampio gioco nella definizione di questa intelligenza collettiva hanno le pratiche *learning by doing*.

Le principali aree di ricerca

Le principali aree di ricerca che si possono applicare al caso della città di Lucca riguardano:

- la *condizione della donna* nella società che cambia specialmente per i tempi della vita quotidiana;
- il *ruolo dei servizi* nelle strategie di conciliazione dei tempi della vita familiare e professionale;
- i metodi e strumenti di *governance* per le politiche temporali urbane;
- i *cambiamenti di uso* del tempo quotidiano e dello spazio di vita da parte degli abitanti insediati su un territorio;
- i *bilanci tempo* anche in un'ottica di genere;
- il *cambiamento dei tempi sociali* e dei ritmi di uso degli spazi in relazione al *cambiamento degli orari di lavoro*;
- la *cultura locale di uso del tempo*, la capacità di uso del tempo e l'ecologia del tempo;
- i metodi spaziotemporali di *rigenerazione e sicurezza urbana*;
- gli indicatori della qualità della vita e il *monitoraggio delle politiche temporali*;
- l'impatto sulla *qualità pedagogica* degli orari e calendari scolastici;
- la *morfologia sociale* delle popolazioni residenti e non residenti presenti in un luogo urbano e i calendari di frequentazione;

- la *logistica* dello spostamento di merci e persone;
- i *modelli di simulazione* della mobilità sensibile ai cambiamenti di orari
- le *carte cronografiche georeferenziate*;
- le tecnologie per *servizi avanzati ai viaggiatori* e alle popolazioni mobili.

Le tecniche specifiche necessarie all'attuazione del Piano

Le tecniche specifiche necessarie all'attuazione del Piano sono pertinenti:

- alla progettazione e gestione tecnico amministrativa delle politiche in cui si articolerà il piano di indirizzi e alla *valutazione del loro impatto*;
- alla individuazione dei *portatori di interessi e dei pionieri* della domanda di trasformazione degli orari e dei tempi della città di Lucca;
- alle strategie di *comunicazione fra comparti delle PA e con i cittadini*;
- alla gestione delle *forme partecipative* (ad es. *focus group*) utili alla corretta individuazione dei portatori di interessi e dei pionieri delle azioni.

LE POLITICHE

| | |
|--|----|
| ► Politica: <i>Mobilità e commercio nel centro storico per la sua rivitalizzazione.</i> | 17 |
| <i>Primi progetti da avviare / Progetto Pilota</i> | 18 |
| ► Politica: <i>Le imprese di commercio nella trasformazione del disegno urbano e dei tempi di vita dei cittadini.</i> | 21 |
| <i>Primi progetti da avviare</i> | 21 |
| ► Politica: <i>Accessibilità ai servizi di interesse pubblico e ai beni urbani nel quadro del Piano Strutturale.</i> | 23 |
| <i>Primi progetti da avviare / Progetti Pilota</i> | 24 |
| ► Politica: <i>Traffico e mobilità sostenibile nella conurbazione.</i> | 29 |
| <i>Primi progetti da avviare</i> | 30 |
| ► Politica: <i>La costruzione sociale, istituzionale e tecnica del piano.</i> | 31 |
| <i>Azioni da attuare</i> | 32 |

POLITICA

MOBILITÀ E COMMERCIO NEL CENTRO STORICO PER LA SUA RIVITALIZZAZIONE

Il problema

Il problema è lo sviluppo del centro storico e il ruolo che possono svolgere le politiche della mobilità e quelle di sviluppo delle attività commerciali a fronte di un possibile processo di involuzione i cui principali indicatori sono:

- a) l'abbandono del centro storico da parte della popolazione residente e la sostituzione con popolazioni che utilizzano temporaneamente il centro storico perché attratte per motivi di turismo e di consumo;
- b) la conseguente chiusura di servizi primari e la loro sostituzione con servizi dedicati prevalentemente alle esigenze delle popolazioni attratte per turismo e consumo;
- c) le carenze dell'attuale offerta commerciale con pericolo di declino dell'attrattività

In questo processo i centri storici tendono a diventare *città nella città*, temporaneamente aperti nel tempo del lavoro e del consumo, luogo di presenza temporanea di popolazioni non residenti.

Giustificazioni, argomenti, finalità sociali

Il Piano Strutturale mette a problema la dispersione degli insediamenti nella piana in rapporto al disegno complessivo della città di Lucca. Esso assegna al Centro Storico il ruolo di ordinatore delle diverse forme insediative che si sono succedute nel corso del tempo, anche di quelle generate dalla più recente dispersione.

Le tendenze all'insediamento periurbano della popolazione residente corrodono il disegno della città centrata e il ruolo del centro urbano, che a Lucca ha svolto una funzione morfogenetica e ordinatrice del disegno urbano complessivo nelle diverse epoche della storia urbana, fino a quella attuale. Le tendenze insediative in ambiente periurbano non sono episodiche ma paiono, secondo molte ricerche, dettate da motivi neostrutturali di uso del tempo degli abitanti che sono coerenti con l'uso dello spazio allargato a scala vasta.

Il Piano Strutturale assegna al Centro Storico il ruolo di garante dell'identità urbana della città e del territorio di Lucca e della singolarità della sua storia urbana e civile. Il Centro Storico è, pertanto, uno dei fuochi su cui si impernia tutta l'organizzazione del Piano Strutturale. Ma tale prospettiva richiede che il Centro Storico sia in grado di esprimere una vitalità, la quale dipende dai tipi di popolazioni insediate in questa area e dai livelli di accessibilità che saranno in grado di assicurare le politiche della mobilità.

Le dinamiche insediative delle popolazioni che abitano il centro storico o che lo frequentano sono in relazione con le attività di servizio che operano nell'area e con i loro orari e le giornate di apertura.

Pertanto, la strumentazione tecnica e la diagnostica orientata al tempo possono essere risorse utili da affiancare alle misure del Piano Strutturale. In particolare è utile monitorare

i processi strategici di cambiamenti di uso dello spazio e delle popolazioni presenti nel centro storico a seguito delle politiche per nuovi orari del commercio e dei nuovi assetti della mobilità previsti dal Piano Strutturale.

Il monitoraggio permette di definire con più precisione il problema degli orari del centro storico per il fine strategico della sua rivitalizzazione.

Priorità del problema

Il ruolo strategico del Centro Storico nel Piano Strutturale.

PRIMI PROGETTI DA AVVIARE

Piano di carico e scarico delle merci

Il problema

Il problema è l'interferenza dei flussi di mobilità delle persone e delle merci generati dai servizi e dalle funzioni insediate nel centro storico.

La logistica urbana è una disciplina che si è sviluppata in assenza di una concezione temporale dei fenomeni di spostamento, mentre il problema del carico e scarico di merci in un'area densa di attività insediate è evidentemente legato ai calendari di apertura delle attività. Conoscere *congiuntamente* i calendari di uso delle diverse aree urbane da parte delle popolazioni e i cicli necessari di approvvigionamento delle merci nelle attività economiche insediate, permette di costruire un *piano orario* di carico e scarico delle merci con la finalità di migliorare l'interferenza fra flussi di spostamento delle persone e delle merci.

Priorità del problema

L'interferenza crescente dei flussi di mobilità di persone e di merci nel centro storico in ragione del calendario cittadino di fiere e mercati, cicli culturali e stagioni turistiche.

Progetto Pilota. Modello di monitoraggio degli orari del commercio sulla dinamica insediativa delle popolazioni

Il problema

Costruire uno strumento per i decisori di politiche applicate al centro storico. Il modello che si intende attuare è finalizzato a monitorare la relazione che si instaura nel centro storico fra:

- 1) i *cambiamenti degli orari* del commercio;

- 2) la *dinamica insediativa* delle popolazioni residenti;
- 3) la *dinamica della presenza* di popolazioni non residenti (*city user*);

Il modello serve a monitorare il ruolo delle attività del terziario commerciale rispetto alle dinamiche delle popolazioni suddette, qualora si estendano gli orari e le giornate di apertura delle attività. Lo strumento di monitoraggio dovrà tenere conto dei nuovi assetti della mobilità previsti dal Piano Strutturale e delle compatibilità tipologico funzionali previste dal Piano Urbanistico.

Obiettivo del monitoraggio è fornire ai decisori pubblici gli andamenti reali rispetto a quelli attesi di rigenerazione del centro storico rendendo possibile in tal modo la verifica delle politiche intraprese.

Priorità del problema

L'ordinanza del sindaco sull'apertura domenicale n.2729/2004 Il monitoraggio permette di tenere sotto controllo gli effetti evolutivi messi in moto dalla politica in corso nel centro storico:

- a- sull'evoluzione del commercio anche per quanto riguarda il territorio comunale;
- b- la dinamica di insediamento della popolazione residente;
- c- l'attrattività che i nuovi orari commerciali esercitano su popolazioni non residenti;
- d- la rivitalizzazione complessiva del centro storico e i calendari di uso dei servizi e delle funzioni insediate.

►Cambiamento degli orari delle attività commerciali

Il problema

Gli orari delle attività commerciali sono un elemento della strategia d'impresa. Questo apre una conflittualità nel settore del commercio fra imprese diversamente adattabili a cambiamenti di orario d'apertura. Il cambiamento di orari mette in gioco portatori d'interessi differenziati e conflittuali anche rispetto al breve e lungo termine che è proprio dei cambiamenti urbani. D'altro canto proprio perché gli orari sono elemento importante della strategia di impresa, occorre tenere presente le evoluzioni degli orari commerciali nei Comuni limitrofi a Lucca, anche fuori Provincia. Nel quadro normativo attuale, la volontà di conservare alla città il ruolo antico e moderno di centro commerciale naturale non può ignorare le mutate esigenze dei consumatori e la necessità di differenziare il commercio nel centro storico da quello della periferia attraverso una maggiore flessibilità degli orari non più rinviabile. Dato il ruolo che il Piano Strutturale prevede per il nucleo urbano centrale, è opportuno che le politiche di cambiamento degli orari siano integrate con altre politiche di rigenerazione del centro storico e anche con strumenti di monitoraggio delle azioni intraprese (vedi progetto precedente).

Priorità del problema

Controllare le tendenze dei processi attivati dalle politiche di mobilità e di cambiamento degli orari delle attività commerciali del centro storico, al fine di governarle - anche mediante processi di integrazione - verso obiettivi desiderati nel quadro delle indicazioni del Piano Strutturale.

POLITICA

LE IMPRESE DI COMMERCIO NELLA TRASFORMAZIONE DEL DISEGNO URBANO E DEI TEMPI DI VITA DEI CITTADINI

Il problema

Gli orari del commercio non si adeguano spontaneamente ai nuovi profili temporali di una domanda che dipende dagli orari flessibili di lavoro e da nuove forme di uso del tempo quotidiano da parte degli abitanti.

Giustificazioni, argomenti, finalità sociali

La competizione fra le piccole imprese commerciali e quelle della distribuzione organizzata può favorire l'adozione da parte di alcuni esercizi commerciali di orari di apertura più estesi nel corso della giornata e dell'apertura in giornate festive, come adattamento alle richieste della nuova domanda.

La presenza sul territorio di una scala vasta di servizi commerciali che con i loro orari e giornate di apertura attraggono flussi di consumatori dal bacino d'utenza del territorio comunale di Lucca, evidenziano che le dinamiche spaziotemporali legate alle attività di consumo si sviluppano almeno a livello sovracomunale, un'area nella quale vi sono, però, calendari non razionalizzati. Le politiche degli orari del commercio, che condizionano le pratiche di vita delle popolazioni e l'assetto del sistema commerciale ad una scala vasta, sono un campo nel quale gli attori locali - pubblici e privati - possono attivare forme di coordinamento.

Priorità del problema

La rilevanza del commercio come pratica d'uso del territorio alla scala vasta per attività della vita quotidiana. Il Piano Strutturale evidenzia che la fruizione dei servizi da parte delle popolazioni residenti stabilmente e temporaneamente nel Comune di Lucca avviene con riferimento ad un articolato sistema territoriale che si estende ben al di là del territorio comunale.

PRIMI PROGETTI DA AVVIARE

► Progetto di nuovi orari del commercio nella scala vasta

Il problema

Il coordinamento degli orari del sistema commerciale alla scala sovracomunale, in relazione all'elevata mobilità dei consumatori, che mettono in competizione tra loro più addensamenti commerciali presenti in un ambito territoriale vasto. Inoltre, nonostante il processo di liberalizzazione degli orari del commercio avviato da qualche anno a livello nazionale, il rapporto tra offerta e domanda di

servizi del terziario commerciale non si è ancora armonizzato, soprattutto in particolari aree e per particolari fasce sociali delle popolazioni insediate.

Il progetto consiste nella costruzione di un tavolo di lavoro tra le amministrazioni comunali associazioni di rappresentanza delle imprese del commercio e turismo associazioni di consumatori, organizzazioni sindacali dei lavoratori del settore commercio sul sistema complessivo degli orari e delle giornate di apertura nel corso dell'anno nel tentativo di armonizzare le giornate di apertura festiva-domenicale in un progetto che tenga conto delle necessità complessive e delle differenze di ogni singola realtà.

Priorità del problema

L'adeguamento dell'offerta di servizi del terziario commerciale alla mutata dimensione spaziale e temporale della domanda dei consumatori.

POLITICA

ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI DI INTERESSE PUBBLICO E AI BENI URBANI NEL QUADRO DEL PIANO STRUTTURALE

Il problema

L'accessibilità ai servizi di interesse pubblico dipende in modo significativo:

- a) dagli orari di apertura (fruibilità) rispetto a un profilo temporale della domanda flessibile e variabile;
- b) dal coordinamento orario dei sistemi di servizi, ad esempio, delle reti multimodali di trasporto collettivo;
- c) dall'assetto logistico – viabilità, traffico, sosta, percorsi sicuri – del contesto di localizzazione dei singoli servizi;
- d) dalla sensibilità dei servizi d'interesse generale a particolari condizioni sociali ed antropologiche che limitano l'uso del bene pubblico (problemi che riguardano il diritto di cittadinanza).

Giustificazioni, argomenti, finalità sociali

Il coordinamento dei sistemi orari che regolano la vita sociale degli abitanti di Lucca è una necessità dovuta alla spontanea desincronizzazione dei regimi orari in vigore nella fase industriale e alla non spontanea sincronizzazione in nuovi sistemi.

È un fatto acquisito che alla accessibilità e alla fruibilità dei servizi di interesse collettivo è legata la qualità della vita dei cittadini e la vivibilità dei luoghi in cui si articola il territorio urbano.

Il diradamento e la redistribuzione dei servizi di interesse pubblico in rapporto alla rilocalizzazione della popolazione nella conurbazione induce effetti non desiderati di declino di luoghi rilevanti, ad esempio del Centro Storico, e dei nuclei storici minori.

Fasce deboli degli abitanti sono particolarmente sensibili al coordinamento degli orari, ad esempio: le persone con motilità ridotta; le donne con carichi di cura parentale che hanno difficoltà a conciliare i tempi di vita, di cura, di lavoro mercantile e per sé; gli studenti che devono raggiungere plessi scolastici lontani dai luoghi di residenza.

Priorità del problema

Il ridisegno degli usi del tempo quotidiano dei cittadini e delle imprese genera un nuovo profilo temporale della domanda e un assetto flessibile della sua struttura sulla scala annuale. Il ritardo dei servizi di interesse pubblico ad adeguarsi al nuovo profilo temporale della domanda genera difficoltà alla conciliazione dei tempi di vita quotidiani; indebolisce il legame di accessibilità fra residenza e servizi anche rispetto a nuove pratiche di prossimità lungo i percorsi di spostamento; frena la razionalizzazione dell'organizzazione complessiva del sistema delle funzioni urbane.

PRIMI PROGETTI DA AVVIARE

► **Progetto Pilota. *Cambiamento degli orari scolastici***

Il problema Orari e calendari scolastici standard e rigidi, in un mondo dove gli orari e i calendari di lavoro dei genitori e del personale scolastico sono sempre più flessibili e modulari, costituiscono un tipico esempio di mancanza d'organizzazione degli orari e dei calendari pubblici, con conseguenze negative sulla vita di molti cittadini. Inoltre, i calendari scolastici sono parte della scienza della formazione.

E' una politica temporale iniziata fin dai primi anni 90 e molto diffusa nazionalmente e in Ue. L'azione di cambiamento degli orari scolastici ha riguardato tutti i livelli d'istruzione. Per dieci anni le azioni di cambiamento hanno agito in presenza di orari e calendari rigidi, disciplinati da direttive nazionali. Il Dpr 275/1999 ha recentemente assegnato ai capi di istituto la competenza sugli orari delle attività e ha aperto una nuova prospettiva.

Il problema preso in carico dalla politica è stato arricchito di aspetti qualitativi nel corso della sperimentazione. Gli attori sociali hanno maturato idee e principi innovativi circa gli aspetti pedagogici, territoriali e di genere sottese al tema degli orari scolastici. Il processo di apprendimento collettivo che ha riguardato gli operatori scolastici, le famiglie, i tecnici degli uffici tempi e quelli scolastici e anche il sindacato. Il materiale di inchieste e cartografico prodotto è rilevante. E così la riflessione sui casi.

Dapprima il problema degli orari scolastici è stato descritto da un punto di vista territoriale come "congestione del traffico e inquinamento" e necessità di desincronizzare le attività d'inizio giornata. Ciò soprattutto per le scuole superiori che impegnano una quota rilevante delle corse di trasporto collettivo locale. Numerose scuole superiori in accordo con le imprese di trasporto, hanno desincronizzato l'orario d'ingresso mattutino conseguendo risultati apprezzabili sul traffico.

Per quanto riguarda le scuole dell'obbligo (elementare e media) il problema degli orari scolastici è stato posto a partire dalle esigenze temporali delle famiglie. Inchieste nazionali sulle iscrizioni mostrano che per i genitori l'orario è un variabile di valutazione delle alternative di scelta della scuola.

Le inchieste condotte hanno indicato le fasce temporali problematiche:

A) Orari di ingresso: coincidono con l'inizio delle attività senza un periodo di accoglienza. Sono rigidi a fronte di orari di lavoro flessibili dei genitori. Sono discriminanti per famiglie soprattutto monoparentali che hanno orari di lavoro atipici o con inizio prima di quello della scuola. La densità delle attività familiari nelle prime ore della mattina viene compressa dal vincolo rigido dell'inizio scuola. L'effetto di stress è stato sottolineato dai genitori in numerose interviste.

- B) Orari di uscita di mezzogiorno: non sono coordinati fra diversi livelli di scuole e ciò provoca disagio nelle famiglie con più figli per quanto riguarda la possibilità di andarli a prendere a scuola. In termini generali, l'assenza di coordinamento tra orari e calendari scolastici fra diversi livelli di scuola può penalizzare le famiglie con più figli.
- C) Attività integrative pomeridiane a scelta: le scuole offrono un'ampia gamma di attività che moltiplicano i problemi di accompagnamento dei minori.
- D) Sabato libero: metà delle famiglie è a favore e metà è contraria al sabato libero da impegni scolastici.
- E) Il calendario annuale non è ben organizzato per quanto riguarda il disporre di un tempo libero adatto a brevi vacanze nelle quali la famiglia può stare assieme. E' un classico esempio di tempo libero non utilizzabile come tempo scelto.

Le scuole materne. Il cambiamento di orari riguarda soprattutto la flessibilità delle ore di ingresso e di uscita e il prolungamento dell'attività fino al tardo pomeriggio.

Percorsi scolastici sicuri e riuso dei cortili scolastici. Le politiche intraprese in altre circostanze hanno conseguito risultati apprezzabili e si sono estese ad altre azioni come i percorsi sicuri per i bambini e l'uso dei cortili scolastici per attività di quartiere assistite. I percorsi sicuri hanno preso a modello il caso di Fano dove le operatrici hanno elaborato un modello di comportamento per la partecipazione dei piccoli cittadini alla concezione di un progetto. Alla gestione dei percorsi sicuri partecipano "nonni vigili", associazioni di volontariato e commercianti che sono riconoscibili per una vetrina sulla vetrina e ai quali i bambini possono rivolgersi per farsi aiutare nei momenti di difficoltà.

La riformulazione del problema. Le esperienze hanno mostrato che agire sugli orari scolastici significa mettere in gioco un sistema complesso di orari: quelli dell'intera famiglia dei bambini intesa come organismo, i tempi individuali di vita dei minori, gli orari dei trasporti collettivi locali e sovra locali, gli orari di lavoro del personale scolastico e dei genitori, i regimi orari della rete parentale. Gli orari delle scuole fino al livello delle medie, cioè fino all'età dell'autosufficienza dei minori, legano con vincoli mutuali una vasta rete di orari di lavoro, di vita e di trasporto collettivo. Il vincolo mutuale riguarda un insieme numeroso di persone. Formalmente, il dovere di coordinamento del sistema di orari in senso socialmente compatibile è stato attribuito in Italia al sindaco con la L. 53/2000. Inoltre, i recenti programmi europei Equal, che hanno introdotto politiche temporali nelle politiche di pari opportunità, hanno aperto, nel ridisegno degli orari scolastici, prospettive di *gender mainstreaming*. Una consapevolezza e definizione del problema e le iniziative delle pari opportunità hanno aperto nuove prospettive in altre città.

Una nuova prospettiva di genere nelle politiche sugli orari scolastici. La presenza delle donne nel mercato del lavoro retribuito è aumentata in ogni settore e nelle diverse posizioni professionali, tuttavia numerose ricerche convergono nel delineare, in particolare per le donne sposate, un perdurante e stabile sistema di

disuguaglianze. Le lavoratrici sono sopra rappresentate in settori di attività e in segmenti professionali considerati meno prestigiosi, meno remunerativi, meno dotati di potere e autorità, o ritenuti più adatti ad una donna (ad es. i lavori con orario atipico).

Per le donne sposate il modello di partecipazione al mercato del lavoro è ancora intermittente; la loro partecipazione è segnata da interruzioni in occasione di eventi familiari importanti quali la nascita di un figlio o la presenza di anziani bisognosi di cure.

L'Istat (2000) afferma: "Nonostante la legislazione italiana in materia di tutela della lavoratrice madre sia tra le più avanzate in Europa già a partire dalla legge n. 1204/71, si registra ancora una quota significativa di donne che si dimettono dal lavoro nel periodo protetto della maternità. I dati relativi all'ultimo anno risultano ancora più allarmanti se rapportati al numero delle lavoratrici dipendenti nel settore privato che hanno un figlio di età inferiore a un anno: si registrano 10,5 dimissioni per 100 madri in queste condizioni e in alcune regioni le percentuali superano il 15%. (...) La pressione a cui sono sottoposte le donne emerge nettamente: il 48% delle madri con figli piccoli reputa che dovrebbe dedicare più tempo alle proprie esigenze rispetto al 24,3% dei padri (...)"

Causa rilevante delle forme di discriminazione e segregazione delle donne nel mercato del lavoro è la scarsità di risorse (non solo materiali in senso stretto) utilizzabili per conciliare tempi obbligati al lavoro retribuito, tempi vincolati alla cura parentale e tempo per sé. La penalizzazione è aggravata da orari di lavoro nell'impresa non family friendly. Dalle indagini emerge l'insieme dei servizi sul territorio che più direttamente concorrono a costituire le risorse territoriali per le donne con figli piccoli: servizi scolastici per l'età preadolescenziale, nidi e altri servizi all'infanzia, servizi agli anziani, servizi di trasporto pubblico locale/sovralocale. Ma è soprattutto l'esperienza delle politiche temporali che mette in luce l'aspetto temporale come risorsa di conciliazione: orari di apertura; coordinamento dei sistemi di orario; accessibilità ai servizi lungo i percorsi casa-lavoro; adattività dell'apertura alla flessibilità della domanda anche in orari atipici. Si sostiene che:

- 1) nuovi orari scolastici maggiormente orientati alle esigenze di organizzazione quotidiana delle famiglie migliorano le strategie individuali di conciliazione dei tempi;
- 2) che ciò incida positivamente, soprattutto per le donne con figli, sulla condizione lavorativa, sui tempi individuali e sul tempo scelto. L'assunzione di un'ottica *gender mainstreaming* nelle politiche sugli orari scolastici modifica l'apparato tecnico di gestione e monitoraggio che è ancora ampiamente da pensare. In alcuni comuni e regioni questa nuova frontiera inizia ad essere praticata. I risultati sul mercato del lavoro delle donne saranno lenti da misurare, nell'ipotesi che l'assunto di partenza sia vero.

In breve, i nuovi obiettivi di qualità nelle politiche sugli orari scolastici. La riqualificazione degli obiettivi di ridisegno del tempo scolastico è focalizzata su tre aspetti:

- 1) mettere al centro delle politiche il bambino e la bambina intesi come cittadini e clienti;
- 2) migliorare la pedagogia e l'apprendimento;
- 3) migliorare il tempo globale di vita del bambino;
- 4) *gender mainstreaming* nel senso sopra descritto;
- 5) orari *family friendly*. Gli orari scolastici sono ancora oggi disegnati sugli orari industriali di lavoro; riposano su vincoli la cui origine è stata dimenticata e sempre più superata da una nuova regolazione del tempo di lavoro. Le famiglie intervistate nel corso di politiche temporali, cioè in presenza di una reale alternativa di cambiamento e non solo di attesa, hanno indicato una visione positiva di orari scolastici sensibili alla vita familiare nel suo complesso.

Priorità del problema

E' un progetto pilota.

►Progetto Pilota. *La giornata del cittadino*

Il progetto pilota riguarda gli orari degli sportelli della pubblica amministrazione che sono insediati a Lucca. Il problema che l'azione intende risolvere ha tre aspetti: 1) La pubblica amministrazione è articolata in molti settori che hanno orari diversi e non coordinati e sono localizzati in sede diverse e a volte distanti. Molte pratiche amministrative richiedono all'utente di itinerare per diversi sportelli. La "giungla degli orari di apertura" e la mancanza di un sistema preventivo di informazioni integrato su tutti gli sportelli aumenta il disagio degli utenti ad acquisire il servizio con effetti di perdita di tempo, fatica fisica etc.; 2) Gli sportelli della pubblica amministrazione erogano servizi sia per i cittadini residenti che per le popolazioni che sono insediate a scala provinciale essendo Lucca capitale di Provincia. Per queste ultime popolazioni è un miglioramento disporre di orari di sportello semplici da ricordare e coordinati ; 3) Le politiche temporali urbane nei primi anni di attività hanno operato in molti Comuni il prolungamento degli orari di sportello. L'apertura degli sportelli è un costo per l'ente erogatore in termini finanziari e organizzativi. Ad oggi è rilevante l'opportunità di razionalizzazione di finalità e costi delle estensioni degli orari di sportello, sulla base delle variabili che entrano nella decisione: il costo comparato di diverse proposte alternative; il principio di salvaguardare le esigenze di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei dipendenti impiegati nel ridisegno degli orari di sportello; la valutazione scientifica del profilo temporale della domanda articolata per diversi tipi di utenti; la valutazione delle condizioni logistiche di accessibilità al servizio; la diversificazione delle modalità di accesso al servizio (accesso a distanza, sportello unico,

decentramento); il coordinamento orario degli sportelli di diversi enti o ripartizioni dello stesso ente.

Obiettivo del progetto pilota

Analisi e riprogettazione degli orari di sportello dell'Amministrazione Comunale, con particolare attenzione alla razionalizzazione delle estensioni orarie, come premessa di un'azione di coordinamento, finalizzata ad armonizzare gli orari di sportello della pubblica amministrazione insediata nella città di Lucca per quattro giorni alla settimana e inoltre aprire tutti gli sportelli con orario prolungato in una giornata settimanale opportunamente scelta.

Finalità del progetto pilota

Razionalizzare l'offerta di servizi con una struttura di orari semplice da ricordare per gli utenti ed affidabile; ben coordinata su tutti gli sportelli della pubblica amministrazione; sensatamente prolungata nella durata di apertura. Una finalità ulteriore che si può conseguire è quella di instaurare un dialogo inusuale fra comparti tradizionalmente separati della pubblica amministrazione. Inoltre il monitoraggio del gradimento degli utenti per l'iniziativa intrapresa è occasione per avviare un processo continuato di adeguamento dei servizi alle esigenze degli utenti. Questo comporta un miglioramento della cultura amministrativa in generale che è condizione favorevole allo sviluppo di altre tappe di razionalizzazione dell'offerta di servizi in rapporto alla domanda .

Priorità del problema

Il progetto pilota risponde a problemi che sono già nell'agenda dell'amministrazione in carica .

POLITICA

TRAFFICO E MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLA CONURBAZIONE

Il problema

Mobilità e traffico sono problemi sui quali le amministrazioni locali investono molte risorse organizzative e finanziarie. I problemi generati dal traffico (inquinamento e congestione) costituiscono un'area di massima allerta per i dipartimenti della pubblica amministrazione. Gli strumenti di pianificazione e controllo a disposizione di comuni e autorità territoriali per regolare traffico e comportamenti individuali di mobilità sono molti. Ciò nonostante mobilità, traffico e inquinamento costruiscono una relazione lontana dall'essere risolta anche in presenza di innovazioni tecnologiche sui mezzi di trasporto e sulle energie, di politiche orientate alla domanda e all'offerta, di una maggiore disponibilità dei cittadini a comportamenti di spostamento sensibili a problemi ambientali

La mobilità è percepita dai cittadini come un valore di per sé e molte ricerche parlano di *esclusione sociale* nei casi di difficili condizioni di mobilità.

Giustificazioni, argomenti, finalità sociali.

La mobilità e il traffico sono due fenomeni di natura spaziale e temporale.

L'intensità delle punte di traffico, l'interferenza dei flussi di persone a seguito dell'attrazione esercitata da attività sincronicamente aperte e chiuse, le strategie di mobilità dei cittadini residenti e non residenti dipendono dagli orari di apertura/chiusura delle attività, dagli usi del tempo quotidiano, dal coordinamento degli orari dei servizi. E naturalmente da assetti spaziali e infrastrutturali.

La mobilità dei cittadini lucchesi nella conurbazione per esigenze di vita quotidiana, e non solo per motivi di pendolarismo legati al lavoro, è un fenomeno che accompagna il processo di insediamento periurbano della popolazione e il determinarsi sul territorio di una nuova gerarchia di luoghi.

Il governo della mobilità negli ultimi dieci anni ha visto crescere le misure orientate alla domanda cioè in grado di influenzare il comportamento dei cittadini nella ripartizione fra uso del mezzo privato e collettivo e spostamento multimodale. Ad esempio: politiche di ticketing; carte dei servizi; coordinamento degli orari delle diverse reti modali di trasporto, servizi ai viaggiatori e alle popolazioni mobili. Le politiche temporali urbane accompagnano queste misure aggiungendo gli aspetti di diagnosi, valutazione e proposta su orari e calendari e sul coordinamento dei sistemi orari.

Nel Piano Strutturale le infrastrutture per la mobilità sono alla base del disegno complessivo di ridisegno urbano e di tutela dell'assetto insediativo storico della città.

Le politiche temporali per la mobilità hanno esperienza di "patti della mobilità" che hanno anticipato l'istituzione del *mobility manager* aziendale e territoriale. I patti della mobilità sono accordi fra imprese ed enti insediati su un territorio per agire sui sistemi di orario delle

loro attività e sui comportamenti di mobilità dei dipendenti e degli utenti al fine di migliorare l'accessibilità al territorio locale e alle imprese ivi localizzate.

Priorità del problema

La duplice dimensione strategica del governo della mobilità per i cittadini e le imprese sia per gli aspetti funzionali del territorio lucchese, sia per il ridisegno degli insediamenti e la valorizzazione del patrimonio storico della città che è alla base del Piano Strutturale.

PRIMI PROGETTI DA AVVIARE

Progetti da definire congiuntamente alle iniziative di mobility management

POLITICA

LA COSTRUZIONE SOCIALE, ISTITUZIONALE E TECNICA DEL PIANO

Il problema

Garantire l'attuazione operativa del Documento Direttore "Piano di indirizzo e di regolazione degli orari della città di Lucca" per la predisposizione dei progetti che costituiscono il coordinamento degli orari della città.

Giustificazioni, argomenti, finalità sociali.

Le politiche temporali urbane sono regolate da una disciplina specifica analogamente all'azione urbanistica. La dotazione tecnica e teorica mirata alla redazione e attuazione del piano dei tempi è stata elaborata da una rete di università italiane ed europee nel corso degli ultimi dieci anni. La ricerca è stata finanziata dai ministeri della ricerca di diversi stati dell'Unione Europea e dalla Commissione Europea, dai comuni che hanno attuato piani dei tempi urbani, dalle nove leggi regionali in vigore in Italia in materia di indirizzo alla costruzione del piano dei tempi comunali e di coordinamento sovracomunale.

Il trasferimento delle competenze professionali ai tecnici comunali e dei *know how* che sono necessari alla gestione di politiche temporali urbane è indispensabile per l'efficacia della gestione:

- I. *Il Sistema Informativo Territoriale di tipo cronografico (Sit/T)* per la redazione di carte sui tempi della città. Lo strumento è finalizzato: al controllo delle trasformazioni sull'uso del tempo e dello spazio urbano da parte dei cittadini; alla valutazione dell'impatto delle politiche temporali urbane; al supporto tecnico organizzativo alla decisione pubblica in materia di tempi ed orari.
- II. *L'Ufficio Tempi della città di Lucca* dotato della strumentazione tecnica specifica per la gestione dei progetti sui tempi della città che nel corso del tempo verranno attivati nel quadro degli indirizzi del piano.
- III. *La partecipazione della città di Lucca* e dell'Ufficio Tempi ai lavori delle reti di città, imprese, CCIA europee per la promozione di una cultura europea sul governo dei tempi urbani. Anche per quanto riguarda domande di finanziamento di ricerche e progetti pilota in ambito Ue.
- IV. *La costituzione di focus group* e di eventuali altre forme partecipative per l'individuazione dei bisogni temporali dei cittadini e delle imprese e per la valutazione dell'impatto delle politiche temporali urbane sulla qualità della vita dei suoi cittadini e sulla qualità fisico morfologica dei suoi insediamenti sul territorio e sulla valorizzazione del patrimonio storico naturalistico.
- V. *Piano di comunicazione* interno all'amministrazione e coi cittadini.

Priorità del problema

Conseguire risultati operativi a favore della qualità della vita dei cittadini e della città di Lucca.

Azioni da attuare nella prima fase di applicazione del Piano

Ufficio tempi della città

L'Ufficio Tempi della Città è una struttura istituzionale prevista dalla L 53/2000. E' normalmente organizzato a rete con altri uffici comunali ad esempio del traffico, della scuola e con l'ufficio urbanistica.

Ha la missione di gestire le politiche temporali e di accompagnare l'azione temporale di altri uffici portando know how specializzato. L'Ufficio Tempi della Città è dotato di strumentazione cartografica sui tempi della città generata dal Sistema informativo territoriale del Comune

Le cronomappe hanno due diversi scopi: a) cronomappe per la progettazione partecipata e il monitoraggio dei risultati; b) cronomappe di aiuto alle decisioni strategiche. La strumentazione time oriented si avvale del concetto di cronotopo e del modello descrittivo. Il cronotopo è un luogo abitato da popolazioni residenti e temporanee; attratte dalle funzioni *aperte* insediate che sono presenti secondo calendari e cicli di uso caratteristici (ritmi urbani)

L'azione di costruzione dell'Ufficio Tempi della Città prevede: la costruzione del gruppo di gestione dei progetti generati dal documento d'indirizzo; la istituzionalizzazione del gruppo di lavoro; la definizione della missione presa in carico dall'Ufficio; la programmazione di corsi di formazione per il trasferimento delle competenze tecniche

Piano di comunicazione ai cittadini

Da coordinare insieme alle funzioni dell'ente preposte alla comunicazione

Redazione del Sit/T

a supporto della diagnostica, della decisione pubblica e del monitoraggio dei progetti sui tempi della città.

Il sistema informativo locale dei tempi urbani di Lucca (Sit/T) permette di realizzare carte cronografiche per il monitoraggio delle variazioni dei cronotopi urbani e la costruzione di scenari, al fine di orientare le scelte in materia di politiche dei tempi urbani. Le cronomappe sono al tempo stesso strumenti diagnostici e di co-progettazione, utilizzabili nel contesto di "live workshop" per la costruzione partecipata del calendario sociale. Il sistema di monitoraggio dei tempi urbani è realizzato mediante tecnologia GIS cronografica sviluppata al Politecnico di Milano e integrabile al SIT comunale di Lucca.

Il Sit/T permette inoltre di organizzare le informazioni temporali per una varietà di fenomeni temporali urbani, rendendo possibili altri modelli analitici o attività di monitoraggio.

Il sistema dei tempi urbani è ricostruito sulla base di diverse fonti, la maggior parte delle quali disponibili presso il comune.

Le prime carte generate dal Sit/T consentono il monitoraggio di alcune classi di fenomeni temporali urbani che agiscono come produttori di orari: i calendari di fiere, mercati e altri eventi culturali e gli orari di apertura al pubblico di esercizi commerciali e servizi.