



TEMPI DELLA CITTÀ

**PROGETTI PER MIGLIORARE
LA QUALITÀ DELLA VITA
E L'USO DEL TEMPO IN CITTÀ**

PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI
approvato dal Consiglio Comunale il 26 ottobre 2009



Progetto: "Tempo liberato = tempo libero."
ID MI/BRESSO 2 BANDO 2006
Finanziato con il contributo della Regione Lombardia ex L.R. 28/04



PIANO TERRITORIALE DEI TEMPI E DEGLI ORARI

Elaborato nell'ambito del progetto "Tempo Liberato: Tempo Libero"

GRUPPO DI LAVORO:

Progettista:
RESPONSABILE DELL'U.O.
POLITICHE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE
Ing. Concettina Mattioli

Gestione di progetto e mainstreaming di genere:
ESPERTA IN STAFF
Dott.ssa Erika Freschi

Gestione operativa e sperimentazioni:
ESPERTA AMMINISTRATIVA
Sig.a Fiorella Morrone

Rendicontazione finanziaria:
SPECIALISTA IN ATTIVITA'
AMMINISTRATIVE CONTABILI
Dott.ssa Rosaria Stellavatecascio

PTO

Piano Territoriale Orari

Indice

INDICE.....	3
PREMESSA	5
SEZIONE I – ANALISI	8
1. DESCRIZIONE GENERALE DELLA CITTÀ.....	8
1.1. INQUADRAMENTO URBANISTICO	8
1.2. IDENTITÀ STORICA	9
1.3. CARATTERISTICHE DEMOGRAFICHE, SOCIO-ECONOMICHE E CULTURALI DELLA CITTÀ	9
1.4. CARTOGRAFIA DI RIFERIMENTO	9
2. BRESSO OGGI.....	10
2.1 CITTÀ POLICENTRICA NEL CONTESTO DEL NORD MILANO	10
2.2 CITTÀ DEL PARCO NORD	12
2.3 CITTÀ DELLA CULTURA.....	12
2.4 CITTÀ APERTA AI CAMBIAMENTI.....	13
SEZIONE II – DOCUMENTO DIRETTORE	14
1. LA VISIONE DEL FUTURO	14
2. GLI OBIETTIVI GENERALI	15
3. GLI OBIETTIVI SPECIFICI DEL PTO - I PERCORSI DI AZIONE.....	16
3.1 PRIORITÀ 1 – MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE PERSONE	16
<i>Descrizione del problema</i>	16
<i>Proposte di lavoro e mainstreaming di genere</i>	18
<i>Collegamento con altri strumenti di programmazione:</i>	22
<i>Progetti attuativi</i>	24
3.2 PRIORITÀ 2 – PROMOZIONE ATTIVITÀ ECONOMICHE	25
<i>Descrizione del problema</i>	25
<i>Proposte di lavoro e mainstreaming di genere</i>	26
<i>Collegamento con altri strumenti di programmazione</i>	30
<i>Progetti attuativi</i>	31
3.3 PRIORITÀ 3 – ACCESSIBILITÀ DEI SERVIZI	32
<i>Descrizione del problema</i>	32
<i>Proposte di lavoro e mainstreaming di genere</i>	39
<i>Collegamento con altri strumenti di programmazione</i>	49
<i>Progetti attuativi</i>	50
SEZIONE III – L’ARTICOLAZIONE DEL PTO: I PROGETTI ATTUATIVI	50
1. NOTA INTRODUTTIVA	50
2. PROGETTI ATTUATIVI PRIORITÀ 1 – MOBILITÀ SOSTENIBILE	52
<i>Progetto “Piccoli passi – bambini e adulti a piedi per la città”</i>	52
<i>Valutazione preliminare</i>	56
<i>Progetto “Gelsomina – La navetta che non inquina”</i>	62
<i>Valutazione preliminare</i>	65
3. PROGETTI ATTUATIVI PRIORITÀ 2 – PROMOZIONE ATTIVITÀ PRODUTTIVE	70
<i>Progetto “Cantieri Metrotramvia”</i>	70
<i>Valutazione preliminare</i>	72
<i>Progetto “Centro commerciale a cielo aperto”</i>	74
<i>Valutazione preliminare</i>	76
4. PROGETTI ATTUATIVI PRIORITÀ 3 – ACCESSIBILITÀ DEI SERVIZI	77
<i>Progetto “Carta Regionale dei Servizi”</i>	77

<i>Valutazione preliminare</i>	79
SEZIONE IV – IL PRESIDIO, L’ATTUAZIONE E LA DISSEMINAZIONE DEL PTO	80
1. IL PRESIDIO POLITICO E AMMINISTRATIVO E LE CONNESSIONI FUNZIONALI	80
2. IL PARTENARIATO ATTIVATO	81
3. IL CRONOPROGRAMMA GENERALE DEL PTO E DELLE AZIONI	82
4. LE MODALITÀ DI GESTIONE CONTROLLO E MONITORAGGIO	83
5. LE MISURE DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	84

Premessa

Il Piano dei Tempi e degli Orari del Comune di Bresso nasce nel contesto dello sviluppo delle politiche temporali in Lombardia, nell'ottica di fornire contributo e supporto alle scelte di governo del territorio già avviate negli anni recenti dall'Amministrazione Comunale.

Il Piano mira ad affermare la dimensione temporale quale elemento che costituisce parte integrante della qualità dei servizi e delle iniziative di sviluppo del territorio, poiché consente di mettere a fuoco, per migliorarlo, il modo in cui effettivamente le persone usano il loro tempo e la città, usufruiscono dei servizi, vivono, lavorano e si spostano secondo ritmi e itinerari sempre più diversi e "irregolari"; il fine è quello di organizzare la città in funzione della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e della massima riappropriazione dei propri tempi da parte delle persone, che invece spesso li comprimono per dar spazio a tempi di fatto "inutili" e rimovibili (spostamenti, attese, code, traffico, ecc.).

L'approccio adottato nel perseguimento del fine è sintetizzato in due punti:

- **ricerca di un terreno comune e di interessi condivisi, coerenti rispetto alle priorità già individuate dal programma del Sindaco e dal PGT;**
- **volontà di mettere in evidenza e dare valore a ciò che caratterizza Bresso e la sua specificità, distinguendola dagli altri comuni dello stesso territorio (Nord Milano).**

Bresso, città situata al confine nord di Milano, pur intrattenendo un rapporto continuo con la metropoli, dai cui ritmi e dalle cui esigenze è influenzata, mantiene un'identità culturale autonoma, legata alla sua storia e alle potenzialità espresse dallo sviluppo locale. A partire da tali specificità, il Piano dei Tempi e degli Orari ha la finalità di migliorare la qualità della vita delle e degli abitanti della città, tenendo conto dei bisogni di persone che appartengono a gruppi sociali e fasce d'età diverse. Una particolare attenzione viene prestata alle differenze tra donne e uomini, grazie all'adozione del *mainstreaming di genere* come parte integrante dell'approccio da utilizzare nella definizione del Piano dei Tempi e degli Orari.

Ciò significa incorporare l'ottica di genere e la promozione delle pari opportunità a tutti i livelli del ciclo di programmazione, implementazione e valutazione delle politiche temporali che il Comune di Bresso intende attuare, tenendo conto del fatto che le donne, come gli uomini, sono soggetti che abitano e utilizzano lo spazio pubblico – la città – oltre a quello privato, tradizionalmente considerato naturale contesto per le attività "femminili".

A partire dal rispetto dei principi espressi dalle leggi e da altri documenti ufficiali che trattano la materia è necessario sottolineare quanto più di ogni altra considerazione sia importante, sul piano pratico, l'impegno affinché ogni singola politica, misura, intervento già a partire dalla fase di programmazione tenga conto, in modo attivo e manifesto, dei suoi possibili effetti sulla situazione di donne e uomini. Così facendo, infatti, viene dato un contributo concreto allo sviluppo complessivo della società, aumentandone competitività di lungo periodo, crescita e sostenibilità anche grazie al rispetto del principio di uguaglianza sostanziale fra i generi, che – laddove applicato – favorisce il potenziamento delle capacità personali di donne e uomini e

l'effettiva possibilità per ciascuna/o di loro di accedere alle risorse esistenti (servizi, beni ambientali e culturali, relazioni sociali, lavoro, ecc.) e di metterne altre in circolazione.

Il Comune di Bresso ha avviato nel 2006 un percorso di lavoro specificamente dedicato allo sviluppo delle pari opportunità e delle politiche di genere, le cui tappe essenziali possono essere riassunte come segue:

2006: Percorso formativo per dipendenti comunali su pari opportunità e approccio di genere

2007: Istituzione Comitato Pari Opportunità del Comune

Programma di formazione-intervento rivolto alle/ai componenti del Comitato Pari Opportunità

Approvazione del Piano triennale di azioni positive 2007/2009

2008: Partecipazione di rappresentanti del Comune al workshop tematico del Gruppo Tecnico di lavoro del Piano d'Area del Nord Milano "La pianificazione dei servizi pubblici di interesse sovra comunale. Introduzione all'approccio di genere"

Istituzione Assessorato Pari Opportunità

2009: Istituzione mediante un'associazione di volontariato dello Sportello Donna

La redazione del Piano dei Tempi e degli Orari rappresenta un'occasione ulteriore di sviluppo del percorso intrapreso, coerentemente con quanto indicato dalla *Legge regionale 28 ottobre 2004 della Regione Lombardia "Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione degli orari"* che promuove il coordinamento e l'amministrazione dei tempi della città e, di conseguenza, il *sostegno delle pari opportunità tra donne e uomini come diritto di ciascuno di scegliere come usare il proprio tempo, focalizzando l'attenzione sui vincoli posti dall'organizzazione sociale del tempo in relazione ai ruoli che donne e uomini assumono nel contesto di riferimento, e la qualità della vita delle persone attraverso la conciliazione dei tempi.*

Operativamente, il principio del *mainstreaming di genere* è stato utilizzato nella fase di definizione della domanda di finanziamento per la redazione del Piano e in tutto il processo che ha portato alla stesura vera e propria del Documento. La scelta dei progetti attuativi (Sezione III) è stata preceduta da una valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere e pari opportunità, utilizzando e adattando al contesto locale e ai dati disponibili i criteri propri della metodologia V.I.S.P.O. (Valutazione Impatto Strategico Pari Opportunità) elaborata dal Ministero Pari Opportunità¹, introducendo alcune discrezionalità che si sono valutate opportune, per tener conto delle differenze tra le politiche temporali, oggetto del presente documento, e il mercato del lavoro, all'interno del quale opera di norma tale strumento.

¹ Dipartimento Pari Opportunità, **Linee guida – Attuazione del principio di pari opportunità per uomini e donne e valutazione dell'impatto equitativo di genere nella programmazione operativa. Fondi strutturali 2000-2006 – V.I.S.P.O. (Valutazione impatto strategico Pari Opportunità)**, giugno 1999

Provincia Autonoma di Bolzano, IRS, **Un sistema di monitoraggio e valutazione in un'ottica di genere. Un manuale per l'uso**, progetto "Progettazione di un sistema integrato per la selezione ex-ante, il monitoraggio e la valutazione di impatto atteso degli interventi nell'area della formazione e dell'occupazione a titolo Ob. 3 FSE in un'ottica di genere" finanziato dalla Provincia Autonoma di Bolzano Ob. 3 FSE, Programma Operativo approvato con decisione della Commissione Europea C2000-2074 del 21.09.2000

Le proposte di lavoro emerse in relazione alle tre priorità strategiche del Piano sono state classificate attraverso l'attribuzione di un punteggio sintetico, secondo la rispettiva rilevanza in relazione ai quattro obiettivi che concorrono (secondo la V.I.S.P.O.) all'attuazione dell'*obiettivo generale* di mainstreaming: il "miglioramento delle pari opportunità e della partecipazione di donne e uomini ad uno sviluppo equilibrato":

1° obiettivo: miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne

2° obiettivo VISPO: miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione;

3° obiettivo: miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura

4° obiettivo VISPO: promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche.

La valutazione ex-ante è stata operata mediante due diverse classificazioni rispetto alla valorizzazione delle differenze di genere, la prima delle quali fa riferimento alla suddivisione suggerita dal sistema V.I.S.P.O., la seconda, con un criterio "adattato", prende in considerazione i soli obiettivi 1° e 3° della metodologia V.I.S.P.O. per non penalizzare la valutazione dell'impatto di genere con gli obiettivi (2° e 4°) che si riferiscono esclusivamente al mercato del lavoro; tale criterio è schematizzato in sede di valutazione, all'interno dei paragrafi dedicati alle diverse proposte di lavoro (sez. II).

Gli esiti della valutazione ex-ante sono stati presi in considerazione tra gli elementi di selezione dei progetti attuativi inseriti nel Piano e costituiscono, in ogni caso, un punto di partenza importante per lo sviluppo e il consolidamento delle politiche di genere da parte dell'Amministrazione Comunale, come indicato nelle schede relative ai singoli progetti selezionati.

1. Descrizione generale della città

Questo primo capitolo vuole fornire un inquadramento generale della città utile a comprendere le criticità osservate e le strategie individuate nel seguito, tematica in sé stessa già approfonditamente trattata all'interno del Piano di Governo del Territorio (Bresso, 2008), pianificazione maggiore di riferimento per il territorio di Bresso; di esso è indispensabile corollario il presente documento, che definisce invece la pianificazione della città sotto il profilo temporale.

Grazie alla recente elaborazione del Piano di Governo del Territorio la pianificazione che qui si presenta ha potuto muoversi da una visione generale per lo sviluppo cittadino già tracciata, ed usufruire dei dati e delle informazioni già raccolti e organizzati in occasione della redazione del PGT. L'analisi territoriale svolta con la redazione del PGT ha infatti fornito "una lettura storicizzata dei processi trasformativi", trascorsi e in atto, ed ha "assunto valore di studio approfondito del territorio in esame, condotto attraverso una lettura sistemica dei suoi caratteri (geografici, geomorfologici, idraulici, biologici, paesistici, storico-culturali, economici, sociali) e funzionale alla messa a punto di strategie adeguate alle esigenze e alle diverse realtà."

Se ne deduce una identità di fini del Piano Territoriale degli Orari con il PGT, del quale ricalca strategie, metodi e motivazioni, differenziandosene solo per l'ottica di sviluppo della visione strategica comune (ottica temporale invece che spaziale).

Per tale motivo, pur riportando di seguito in titoli descrittivi le tematiche di interesse per un quadro introduttivo, completo e caratterizzante della città, si è ritenuto coerente con il lavoro svolto semplicemente indicare le parti della relazione Documento di Piano del PGT, ove sono rintracciabili le informazioni puntuali correlate.

1.1. Inquadramento urbanistico

L'inquadramento urbanistico di Bresso è fornito dal Documento di Piano del PGT in toto.

In particolare la "vision" supportata dal PGT (capitolo III, sezione "gli obiettivi qualitativi di Piano", pagg. 110 e segg.), definizione della vera vocazione dello sviluppo della città, in coerenza con quanto prevede la L.R. 12/05, è "disegnare e definire forma spaziale e funzioni dei servizi, determinando la prioritaria strategia di sviluppo dell'intera città: il Parco Nord". La vocazione individuata nel disegno spaziale della città suggerisce dunque il filo conduttore del miglioramento della vivibilità del territorio, nell'ottica di dare spazio a ritmi più lenti e in sintonia con l'ambiente rispetto a quelli tradizionalmente condizionati dall'insistenza del territorio nell'area metropolitana di Milano: il PGT ne sviluppa gli aspetti spaziali, riservando al PTO gli aspetti temporali.

1.2. Identità storica

Storia e sviluppo della città di Bresso, le cui origini si datano 1189, sono approfonditamente descritti nel Piano di Governo del Territorio, (capitolo II sezione “Sistemi territoriali” punto 2) paragrafo “identità storica di Bresso”), pagg. da 65 a 70 del Documento di Piano, a cui si rimanda.

1.3. Caratteristiche demografiche, socio-economiche e culturali della città

Gli aspetti demografici, sociali, economici e culturali sono oggetto della relazione del PGT (capitolo II sezione “Sistemi territoriali” punto 2) pagg. da 61 a 97 del Documento di Piano.

1.4. Cartografia di riferimento

Anche per la cartografia e per le altre fonti di dati si è partiti dagli elaborati di PGT, procedendo ad una sola elaborazione grafica peculiare per il PTO.

In particolare:

- il quadro conoscitivo di riferimento per i servizi esistenti e in programma è stato fornito dagli elaborati n.2 e 3 del Piano dei Servizi, rispettivamente “attrezzature pubbliche confermate e previste” e “servizi complementari”, e dalle schede di censimento e valutazione dei servizi pubblici, anch’esse allegate al Piano dei Servizi.
- le sperimentazioni effettuate nell’ambito del lavoro di redazione del PTO afferiscono alla tematica “mobilità sostenibile”, pertanto si è fatto principalmente riferimento alla tavola n.5 del Documento di Piano, che rappresenta il sistema infrastrutturale del territorio, nei suoi aspetti di viabilità e trasporto pubblico.
- nella definizione delle priorità strategiche del PTO, alle quali sono stati collegati i progetti attuativi per il futuro (cfr. sezioni II e III), ci si è rapportati alla tavola n.9 del Documento di Piano.

Per la caratterizzazione dei servizi pubblici e privati, in quanto parte importante ma non sufficientemente conosciuta, nello sviluppo futuro del Piano, si è ritenuto utile sviluppare una banca dati “Attività del territorio”, a cui è stata collegata una cartografia di riferimento, ricavata attraverso l’uso del Sistema Informativo Territoriale, per il momento molto ridotta in quanto è ancora da completare nello stesso S.I.T. il collegamento tra coordinate geografiche e singoli edifici; la banca dati, base di partenza per la conoscenza migliore delle attività del territorio, dovrà essere completata e aggiornata man mano che i dati saranno acquisiti (difficoltoso si è rivelato il lavoro di reperimento dei dati dei servizi “privati”, come imprese, commercio, artigianato di servizio, uffici).

2. Bresso oggi

L'identità cittadina si gioca oggi sulla sfida tra due vocazioni:

- o la spinta all'innovazione (biotecnologie, artigianato innovativo, tecnologia, ecc.)
- o il rispetto della dimensione umana (città rivierasca di un grande parco metropolitano, diminuzione della densità abitativa, cura nella qualità dei servizi, ecc.)

Entrambe queste vocazioni sono presenti e ben riconoscibili in tutti gli aspetti della vita e delle attività cittadine. Si propongono di seguito alcune visioni (non esaustive) della città, evidenziandone le caratteristiche più salienti in relazione alle due vocazioni sopra descritte, utili a cogliere la complessità e le potenzialità del territorio:

- la città policentrica nell'ambito del Nord Milano
- la città del Parco Nord
- la città della Cultura
- la città aperta ai cambiamenti

2.1 Città policentrica nel contesto del Nord Milano

Servizi di prossimità (istruzione e servizi per la famiglie, reti sociali e tempo libero, ...):

- I principali servizi per le famiglie e l'istruzione sono raggiungibili, da qualsiasi punto della città, in 300 metri al massimo;
- Anche i poli universitari di Bovisa e Bicocca saranno presto più facilmente raggiungibili per le/i cittadine/i di Bresso, grazie all'attivazione della nuova Metrotramvia (Parco Nord-Seregno) ed alle integrazioni/modifiche alle reti di TPL (trasporto pubblico locale) attraverso una creazione di un sistema radiale est-ovest di collegamento a cintura dei comuni del Nord Milano;

Centri di eccellenza:

- Biopolo: Centro internazionale di ricerca sulle biotecnologie
- Farmeste: spin-off dell'Università di Ferrara che, coinvolgendo anche ricercatori stranieri, finanzia programmi di ricerca specifici
- Poliambulatorio
- Università del volo: vengono assegnati qui il 60% dei brevetti italiani di volo

Una città aperta al territorio. Caratteristiche specializzazioni ed eccellenze nei comuni del Nord Milano:

Le trasformazioni in atto hanno già impegnato una parte cospicua delle aree industriali dismesse del territorio del Nord Milano. Nuove opportunità d'investimento per il futuro sono garantite dalla presenza di aree di trasformazione ancora disponibili, localizzate in tutti i quattro Comuni della zona e dotate di un alto livello di accessibilità, con vocazioni produttive differenziate.

Il processo di modernizzazione e innovazione che sta intraprendendo il Nord Milano nel suo complesso non ha impedito l'affermarsi o il consolidarsi di specifiche identità e di vocazioni caratterizzanti di ogni singolo territorio:

- Cologno Monzese - Città della televisione: la presenza delle strutture produttive del gruppo Mediaset (Italia 1, Canale 5 e Rete 4) a Cologno Monzese ha reso la città un particolarissimo concentrato di attività televisive e non solo (cinema, pubblicità, radio). Si è costituito un vero e proprio distretto produttivo nel settore della multimedialità.
- Sesto San Giovanni - Città della comunicazione: l'idea guida attorno a cui stanno convergendo le molte iniziative pubbliche e private è il recupero produttivo delle aree ex industriali della Falck. Sesto San Giovanni si candida a diventare un polo di attrazione per le imprese dell'informatica, dell'audiovisivo e delle telecomunicazioni. Il progetto non si limita alle aree ex Falck, dove pure è prevista la nascita di un Parco Audiovisivo Multimediale, ma comprende altre aree come quelle Marelli, dove sta per sorgere un insediamento polifunzionale di imprese, servizi tecnologici, infrastrutture innovative, spazi espositivi e spazi per il tempo libero accomunati dal tema della multimedialità.
- Cinisello Balsamo - Città della riqualificazione urbana: il processo di modernizzazione e di innovazione di Cinisello passa attraverso la "ricreazione" della propria fisionomia urbana. Il Comune ha avviato numerosi e ambiziosi progetti di riqualificazione e di recupero degli spazi urbani, sia nel centro storico che nei quartieri periferici. Oltre a migliorare l'immagine della città, attraverso queste iniziative si cerca di incidere direttamente sulla qualità della vita dei cittadini e di creare nuove opportunità per lo sviluppo di investimenti e attività economiche. A Cinisello Balsamo si è da tempo delineata, insieme alla presenza di aziende informatiche e editoriali, una spiccata vocazione commerciale, che il Comune sta governando per raggiungere il giusto equilibrio tra grande distribuzione e tessuto diffuso del piccolo commercio.
- Bresso - Città del Parco Nord: questo territorio sta indirizzando le proprie iniziative in tutti i settori per rafforzare la sua immagine caratteristica di città del Parco Nord. E non solo. Bresso partecipa allo sviluppo di un sistema di verde pubblico sovracomunale attraverso la promozione di progetti come la creazione del nuovo Parco della Media Valle del Lambro. Il futuro di Bresso è anche ricerca e tecnologie. Dal 2001, presso l'ex Palazzina Ricerche del Gruppo Zambon, si sono insediati innovativi incubatori di imprese del settore delle biotecnologie.

Le finalità sono comuni, seppure perseguite in ogni territorio valorizzando le specificità che lo caratterizzano:

- Promuovere e sostenere la formazione di poli di sviluppo ad elevato potenziale tecnologico favorendo la cooperazione tecnologica tra imprese e tra queste ed i centri di ricerca tecnico-scientifica
- Favorire i processi di “clusterizzazione” del sistema produttivo (creazione di comunità di persone e di imprese industriali settorialmente omogenee) a partire dai Distretti tematici o Meta distretti definiti da Regione Lombardia in attuazione della LR 5/1/2000 e già presenti nel territorio del Nord Milano (Altre biotecnologie non alimentari, Design, Materiali, Innovation & Communication technology).
- Promuovere e favorire la riqualificazione e la realizzazione di aree e insediamenti produttivi di eccellenza sotto il profilo urbanistico territoriale ed energetico ambientale.

2.2 Città del Parco Nord

Cura dell'ambiente e fruibilità degli spazi:

- Parchi cittadini e piccoli spazi verdi
- Il fiume Seveso
- sviluppo di un sistema di verde pubblico sovracomunale .

Mobilità:

- Motivazioni e caratteristiche degli spostamenti in città e/o in rapporto alla metropoli milanese da parte delle diverse popolazioni cittadine:

Medici, agenti di borsa, PR delle grandi case di moda, presenti in numero significativo in città, si spostano per esigenze di lavoro in orari non standard.

Informatori scientifici Zambon: stanno nascendo esperienze locali di Mobility manager.

Per le famiglie molto tempo risulta impegnato dagli accompagnamenti di bambini e anziani non autosufficienti presso scuole e servizi legati ad esigenze di cura, che si sommano agli spostamenti di lavoro.

- Lo sviluppo della rete di trasporti (metrotramvia) comporterà una nuova organizzazione oraria del tempo dedicato alla cura e alle attività del tempo libero e del tempo lavorativo, degli spostamenti casa-scuola-uffici-imprese e per il raggiungimento di nuove e più ampie tipologie di servizi.
- Si stanno consolidando esperienze di mobilità sostenibile, quali il servizio di pedibus per le scuole elementari.

2.3 Città della cultura

Nuovi spazi e iniziative:

- Biblioteca
- Ghiacciaia
- Spazio Rivolta (eccellenze creative, centro di aggregazione culturale e nuovo Museo etnografico)
- Museo Zambon

Scuole e rapporti con l'Università:

- Percorsi formativi
- Rapporti con Politecnico di Milano e Università degli Studi Milano-Bicocca

2.4 Città aperta ai cambiamenti

Differenza come valore:

- Caratteristiche della popolazione: immigrazione, differenze di genere
- Servizi di accoglienza e supporto, in risposta a bisogni specifici e per garantire i diritti di cittadinanza, nel rispetto delle regole di reciproca convivenza

Partecipazione e co-progettazione:

- Collaborazione tra istituzioni e cittadine/i
- 2007: Forum Città per la realizzazione del PGT
- 2009: Tavoli di co-progettazione su tempi e spazi della città: la scuola (insegnanti e genitori); i commercianti; gli anziani.

I cambiamenti in atto:

- Rapporto città-territorio
- Il rapporto tra economia tradizionale e innovazione (commercio e impresa)
- Progetti di riqualificazione del verde e degli spazi pubblici

1. La visione del futuro

La Legge Regionale 28/2004 assegna al Piano Territoriale degli Orari (PTO) il compito di definire l'indirizzo "strategico che a livello comunale realizza il coordinamento e l'amministrazione dei tempi e degli orari, raccordandolo con gli strumenti generali e settoriali di programmazione e pianificazione del territorio di riferimento".

Orbene, e questo documento lo ha già richiamato, il PGT di Bresso, definitivamente approvato nel 2008, ha chiaramente definito la vocazione della città, la "vision", proponendo (in linea con la L.R. 12/2005) interventi urbanistici adeguati a perseguire l'identità del nostro territorio e ad assecondare le sue peculiarità. Con il PTO si è voluto riprendere e rafforzare la stessa strategia, lo stesso disegno della vocazione cittadina, coniugandola questa volta in ottica temporale piuttosto che spaziale: ricercando e proponendo politiche e interventi che, all'interno del disegno per la Bresso del futuro, mirino a favorire la qualità della vita attraverso la conciliazione dei tempi di lavoro, di relazione, di cura parentale, di formazione e del tempo per sé delle persone che vi risiedono.

La visione strategica per il futuro di Bresso è contenuta nello slogan "città del Parco Nord", ovvero città che si conferma alla ricerca della vivibilità e del benessere "a misura d'uomo", e quindi da una parte (PGT), ricerca la migliore dotazione di **verde pubblico e attrezzature pubbliche** in genere e la loro capillare distribuzione all'interno dei quartieri, dall'altra (PTO) propone **servizi**, (alla persona, alla famiglia, all'impresa, ai gruppi), innovativi o rivisitati, calzati sull'esigenza dell'individuo e della collettività di riacquistare tempi per sé e per la famiglia, così da fruire al meglio degli spazi e delle opportunità offerte dalla città.

L'idea centrale che si vuole valorizzare è la presenza, nel territorio, delle due anime che si sono descritte nel capitolo precedente, la città come centro importante della realtà policentrica del Nord Milano, (innovativa, polo tecnologico peculiare tra realtà omologhe del Nord Milano, sede di eccellenze in campi diversi), e la città come paese a misura d'uomo (piccola, intessuta di relazioni sociali forti e diffuse, verde, fruibile); due aspetti che riscontrano realtà immaginate antitetiche ma invece conciliabili e anche auspicabili nella società del ventunesimo secolo, dove lo sviluppo dovrà sempre più fare i conti con la sua stessa sostenibilità, sia per l'ambiente che per le persone che lo vivono.

A questo progetto per il futuro è improntata la pianificazione dei Tempi per Bresso, che delinea politiche in tema di qualificazione di servizi della pubblica amministrazione (strumento per accrescere la qualità percepita dalle/dai cittadini e con essa il suo livello di benessere), di mobilità sostenibile (strumento per ridurre l'impatto delle attività e del desiderio di spostamento insito nella ricerca di sviluppo cittadino), di impulso all'impresa del territorio e ai servizi che è in grado di erogare all'utenza locale (strumento per accrescere il benessere economico della collettività, il grado di autonomia del territorio, e la percezione dell'identità cittadina e dell'appartenenza ad essa).

2. Gli obiettivi generali

Il Comune di Bresso ha già approvato il Piano di Governo del Territorio, che definisce il Progetto per la città sotto il profilo della delimitazione degli spazi, delle strutture, dei servizi, in un'ottica di sostenibilità per la vita della collettività. Il Piano Territoriale degli Orari nasce come utile complemento del PGT sotto il profilo temporale, e si dà l'obiettivo ambizioso di avviare la riflessione e la progettazione dei servizi della città in funzione della facilitazione dell'uso del tempo dei singoli, delle famiglie e dei gruppi, con lo scopo di contribuire a rendere le persone più padrone del proprio tempo e del modo di usarlo in relazione alla città, sia esso tempo per sé, per la famiglia o per il lavoro.

La sfida a cui si riconduce il lavoro svolto nella redazione di questo Piano è quella di individuare ambiti pubblici, o governabili dall'Ente pubblico, di "tempi morti", spesso considerati incomprimibili, proponendo azioni concrete per eliminarli, o almeno ridurli.

Nell'ambito dell'obiettivo generale descritto appare particolarmente importante ricondurre ad unitarietà, attraverso il punto di vista delle politiche temporali, un insieme di politiche locali, da quelle sociali a quelle culturali, ambientali, di sicurezza e di salute.

Al PTO, che muove dal PGT per la definizione di obiettivi generali e specifici, dovranno uniformarsi le pianificazioni di settore, chiamate a dialogare con l'approccio proposto dalle politiche temporali e a rendere le rispettive attività coerenti con tali politiche.

3. Gli obiettivi specifici del PTO - I percorsi di azione

3.1 Priorità 1 – Mobilità sostenibile delle persone

Descrizione del problema

Bresso ("Città del Parco Nord") si mostra da diversi anni città sensibile al tema della sostenibilità ambientale e della qualità della vita delle/dei propri cittadini e l'attenzione per il tema della mobilità sostenibile è testimoniata da diversi interventi in corso:

- la definizione di nuovi percorsi delle linee di autobus 708 e 83 nero;
- la previsione di collegamenti con la metrotramvia;
- la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche esistenti;
- la sperimentazione del pedibus in collaborazione con alcune scuole elementari;
- l'avvio di un servizio di trasporto a chiamata rivolto prevalentemente alle persone anziane;
- la ricerca di finanziamenti per bike- e car-sharing.

Ciò che risulta sempre più evidente è però la necessità di un grande **cambiamento culturale e di abitudini** relative al modo in cui le persone si muovono in città: l'auto privata continua ad essere il mezzo di trasporto "per eccellenza". Ci si scontra con una mentalità "efficientista" che identifica nell'auto il mezzo di trasporto più funzionale e veloce, anche se non sempre è così, nella realtà.

Dal punto di vista dei flussi di traffico Bresso si caratterizza prevalentemente come città di attraversamento, che avviene soprattutto lungo le due direttrici di via Veneto e Grandi-Gramsci, dove alcuni interventi strutturali (la costruzione di rotonde) hanno migliorato molto la fluidità della circolazione (parliamo di circa 4000 macchine all'ora).

Nel resto della città la mobilità avviene su scala di quartiere, che scoraggia al contrario l'attraversamento da parte di chi arriva da fuori. All'interno della città i problemi principali riguardano la tempistica dei semafori, il traffico negli orari di punta (legato ai tempi di lavoro della popolazione, come dimostra la sua drastica riduzione durante i fine settimana e al di fuori degli orari di punta), i sensi di circolazione e i parcheggi. Mancano inoltre i collegamenti di trasporto pubblico con alcuni snodi importanti (es. Stazione Centrale di Milano).

All'aumento della pressione dei tempi socialmente determinati, alle necessità di spostamenti veloci e flessibili corrisponde l'aumento dei tempi vuoti/persi e dell'inquinamento legato all'uso dell'auto privata, con il rischio di una significativa diminuzione della qualità della vita cittadina.

La soluzione ad un simile problema può essere trovata solo iniziando da uno sforzo di cambiamento dei comportamenti e degli stili di vita individuali e sociali, della comunità locale, cercando ad esempio di migliorare la sicurezza degli spostamenti a piedi o in bicicletta, la possibilità di utilizzare mezzi e percorsi di

trasporto alternativi, di incentivare la mobilità autonoma delle persone, prestando particolare attenzione a chi rischia di avere maggiori difficoltà: disabili, persone anziane, bambine e bambini, ma anche invitando a prestare attenzione a modalità di spostamento “lente”, favorite da una diversa gestione e **percezione** dei tempi nell’arco della giornata.

Insieme alla ricerca di alternative “competitive” rispetto ai mezzi privati (come la metrotramvia, se riuscirà ad avere tempi di percorrenza inferiori a quelli consentiti dall’automobile) il problema principale da risolvere resta dunque quello culturale. Le persone fanno fatica a porsi problemi nuovi, bisogna fare un enorme lavoro di promozione e sensibilizzazione ad una mobilità lenta e sostenibile.

Alcuni spunti interessanti emergono dalle sperimentazioni realizzate:

- Il **pedibus** agisce in misura significativa su aspetti legati all’educazione sia dei bambini, sia dei genitori: questi ultimi tendono a ribadire di *guadagnare tempo*, grazie all’uso dell’automobile, ma in molti casi smentiscono con il loro stesso comportamento tale affermazione, fermandosi ad esempio davanti a scuola a parlare anche dopo che i bambini sono entrati in classe. Bambine e bambini d’altro canto non conoscono le strade che percorrono ogni giorno per andare a scuola, perché sono abituati ad essere trasportati in macchina, a non osservare dove camminano. Si disabitua di conseguenza anche a prestare la dovuta attenzione ai cartelli stradali e ai circuiti che percorrono. Si dovrebbe recuperare la valenza educativa dell’iniziativa e la sua funzione sociale di aggregazione, continuando l’attività di promozione culturale del servizio e dei vantaggi che porta dal punto di vista della salute, della socialità e dell’uso del tempo per le bambine, i bambini e le loro famiglie. Emerge una mancanza di fiducia denunciata dai genitori nel mandare i propri figli a scuola a piedi, e la richiesta di “servizi” aggiuntivi, come la presenza di vigili o personale volontario a presidio degli attraversamenti pedonali.
- Anche il **trasporto a chiamata** possiede grandi potenzialità di sviluppo flessibile e adattabile alle esigenze di diverse fasce di popolazione. Per lo svolgimento della sperimentazione si è cercato il partenariato con gli anziani, a seguito dell’esito delle interviste e indagini preparatorie, che hanno indicato come fruitore preferenziale questa fascia di popolazione, e come destinazioni prioritarie le varie sedi ospedaliere disseminate nei comuni limitrofi. Ma durante la sperimentazione sono emerse dai tavoli di co-progettazione richieste specifiche e ben delimitate di utilizzo, che saranno da approfondire e vagliare fattivamente nel prossimo futuro: il trasporto di comitive verso e da spettacoli teatrali e altri eventi culturali organizzati sul territorio dal Comune e da altri soggetti; il trasporto dei ragazzi da e verso le attività sportive del pomeriggio.

La promozione di servizi quali il **bike-sharing** (insieme al potenziamento delle piste ciclabili) o il **car-sharing**, non ancora attivi a Bresso, ma sui quali l’Amministrazione sta lavorando, potrebbe costituire un ulteriore impulso alla modifica delle abitudini in tema di mobilità, poiché richiede un vero e proprio cambio di mentalità nell’uso dei mezzi di trasporto, nella percezione del tempo che richiede il loro utilizzo e nella concezione degli spostamenti. Potrebbe dare la misura di quanto poco sia indispensabile la macchina negli spostamenti in città, grazie ad un diverso uso del tempo e degli spostamenti medesimi (quante cose possiamo fare “lungo la strada”? come possiamo modificare i nostri percorsi, senza perdere tempo? Come imparano a muoversi in città i bambini?).

Proposte di lavoro e mainstreaming di genere

I progetti rispetto ai quali è stato riscontrato il maggiore interesse rispecchiano la consapevolezza che i cambiamenti più importanti da avviare sono di natura **culturale**, più che infrastrutturale.

Per ciascuna proposta di lavoro è stata elaborata una *Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere*, al fine di mettere in evidenza le potenziali ricadute dei singoli interventi su donne e uomini, tenuto conto della rispettiva posizione di partenza e dei ruoli ricoperti all'interno del contesto locale. I risultati della valutazione effettuata (Tabella 1) costituiranno elementi di scelta nella selezione dei progetti attuativi a cui dare priorità nel PTO.

Tabella 1

Legenda punteggi	Criteri di classificazione in base ai punteggi ottenuti in 4 obiettivi (metodo V.I.S.P.O)	Criteri di classificazione in base ai punteggi ottenuti nei soli obiettivi 1° e 3° V.I.S.P.O. (metodo adattato)
0 = Nessun effetto 1 = Effetti poco significativi indiretti 2 = Effetti poco significativi diretti 3 = Effetti significativi indiretti 4 = Effetti significativi diretti 5 = Effetti molto significativi indiretti 6 = Effetti molto significativi diretti	da 0 a 8 punti = Impatto potenziale di genere neutro da 9 a 17 punti = Impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere da 18 a 24 punti = Impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere	da 0 a 4 punti = Impatto potenziale di genere neutro da 5 a 8 punti = Impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere da 9 a 12 punti = Impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere

LE PROPOSTE

a) Pedibus: uno strumento di riduzione del traffico

Insistere sugli aspetti di cambiamento delle abitudini di spostamento e di socialità / aggregazione.

Inserimento di insegnamenti sulla mobilità lenta a piedi nei corsi di educazione stradale tenuti dalla Polizia Locale per bambine/i.

Coinvolgimento attivo di bambine/i:

- *nella sensibilizzazione dei genitori*: possono essere bambine e bambini ad assegnare “multe” colorate e disegnate a scuola, a chi li accompagna e, ad esempio, parcheggia in doppia fila o in modo da rendere difficile il passaggio di chi arriva a piedi (potrebbe diventare un modo attivo di apprendimento dei principi essenziali di educazione stradale, nonché di promozione e sensibilizzazione all'utilizzo del pedibus);

- nel confronto con le/i propri pari e le istituzioni: il Consiglio Comunale dei Ragazzi, grazie al progetto “Democrazia in erba” (in partenza a ottobre 2009), potrebbe diventare un contesto dove far parlare le/i dirette/i interessate/i di mobilità lenta e sostenibile.

Iniziative di coinvolgimento delle scuole (es. percorsi di osservazione – a piedi – dei tragitti casa-scuola).

Formalizzazione del partenariato con le scuole con l'inserimento del “pedibus” nei programmi della scuola primaria del territorio e nel POF.

Creazione di opportunità di lavoro occasionale per giovani come accompagnatori/trici (ad esempio studenti/sse universitari).

Collegamento con altre iniziative sul risparmio energetico.

Presidio degli attraversamenti pedonali con l'ausilio di anziani volontari.

Messa in sicurezza delle strade lungo i percorsi e definizione di dettaglio di questi ultimi.

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>					
Progetto	I.a) Pedibus: uno strumento di riduzione del traffico				
	<i>1° Obiettivo</i>	<i>2° Obiettivo</i>	<i>3° Obiettivo</i>	<i>4° Obiettivo</i>	<i>Tot.</i>
	<i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	
Punteggio VISPO e adattato	5 5	0	4 4	0	9 9
Motivazione sintetica	L'adesione al pedibus non viene vista in generale come occasione per usufruire di tempi ulteriori, ma come impedimento alla conservazione di spazi esclusivi tra genitore e bambino ed inoltre viene ancora considerata una pratica non rassicurante per i genitori; si è invece dimostrata un importante ausilio per una fascia ben definita di popolazione, quella che sceglie per i propri figli scuole fuori “quartiere”. In questo caso risulta un impatto di genere significativo (sia donne che uomini – mamme, papà, nonne/i – sono coinvolti e tengono molto agli accompagnamenti dei figli/nipoti a scuola e identificano parte del loro ruolo educativo in tale attività), che	Il progetto non interviene in tale ambito	La necessità di modificare l'organizzazione familiare in funzione del servizio può costituire stimolo ad una maggiore condivisione del lavoro di cura anche all'interno della famiglia e alla sua redistribuzione tra i generi. I genitori dei bambini coinvolti nella sperimentazione è stato rilevato che in alcuni casi la possibilità di usufruire del Pedibus ha permesso di gestire meglio i tempi all'inizio della giornata, riducendo quelli necessari agli spostamenti o evitando di dover dipendere da terzi per portare i bambini a scuola.	Il progetto non interviene in tale ambito	

	<p>però rischia di essere vanificato in considerazione della ristrettezza numerica dei beneficiari (attualmente 31 famiglie su 694 pari al 4,5%). Potrebbe evolvere, in base a quanto rilevato mediante le interviste ai possibili fruitori, in impatto importante con il miglioramento della sicurezza dei percorsi, sia mediante il presidio con volontari degli attraversamenti pedonali sia con la realizzazione di percorsi protetti, e con l'organizzazione di gruppi di accompagnamento che coinvolgano maggiormente i genitori che già si recano a scuola a piedi con il solo figlio, chiamandoli a riflettere sul modo in cui ciascuno di loro "definisce" il proprio ruolo. Nel medio-lungo termine le ricadute di tale impegno iniziale possono essere molto significative, sia per le donne, sia per gli uomini: aumento e rafforzamento delle reti informali, maggiore condivisione dei ruoli di genere all'interno delle famiglie, aumento dell'autonomia dei più piccoli, tempo liberato, qualità dell'aria, minore uso dell'automobile e conseguenti risparmi, ecc. Si sta parlando in totale di un target potenziale di 600 donne tra i 30 e i 50 anni e di 280 uomini della stessa età (le madri sono incaricate dell'accompagnamento dei figli nel 68% delle famiglie)</p>				
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale aperto rispetto alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere				

b) Trasporto a chiamata

Allargamento del servizio in orario serale.

Collegamento per/da parco Nord.

Collegamenti con attività e luoghi di socialità/attività sportive.

Progetto	I.b) Trasporto a chiamata				
	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	6 6	0	3 3	0	9 9
Motivazione sintetica	Il servizio è stato progettato per andare incontro, in primis, alle esigenze della popolazione anziana (<u>prevalentemente femminile</u>). La sperimentazione ha chiaramente dimostrato l'esattezza delle previsioni, ed inoltre una insperata potenzialità e flessibilità dello strumento negli utilizzi della fascia femminile della popolazione anziana, anche per impegni "leggeri" e del tempo libero (parrucchiere, grandi magazzini, ecc.). L'impatto potenziale viene considerato significativo poiché può migliorare la qualità della vita e rispondere a bisogni specifici sia dal punto di vista del numero degli spostamenti e dei mezzi circolanti, sia rispetto all'aumento di opportunità di utilizzo autonomo delle risorse che la città offre (empowerment). La frazione di popolazione target è costituita da 2030 uomini e 2475 donne tra i 65 e i 77 anni.	Il progetto non interviene in tale ambito	Una maggiore autonomia di spostamento delle persone anziane può liberare i/le loro familiari dalla necessità di accompagnamenti, almeno laddove non ve ne sia stretta necessità, materiale e/o emotiva-affettiva. In questo ambito appare chiaro, dalle motivazioni espresse dal tavolo di lavoro con il Centro Anziani, e dalle interviste effettuate ai fruitori/fruitrici del servizio, che un più significativo impatto potrebbe essere raggiunto con l'allargamento dell'orario di servizio al pomeriggio.	Il progetto non interviene in tale ambito	
Classificazione V.I.SP.O.	Progetto con impatto potenziale aperto rispetto alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere				

c) Ampliamento dei percorsi ciclabili e pedonali

Collegamento tra diverse aree verdi (ad es. Parco rivolta e Parco Nord) tramite piste ciclabili.

Interventi strutturali per la sicurezza: castellane per la riduzione della velocità, semafori, modifiche dei sensi di marcia delle strade, collocazione dei parcheggi.

d) Attivazione di servizi di bike-sharing e car-sharing

Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere					
Progetto	I.c - d) Aumento percorsi ciclabili e pedonali – Attivazione di servizi di bike- e car-sharing				
	1° Obiettivo	2° Obiettivo	3° Obiettivo	4° Obiettivo	Tot.
	<i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	
Punteggio (VISPO e adattato)	4 4	0	0 0	0	4 4
Motivazione sintetica	È possibile supporre un impatto potenziale significativo sulla qualità della vita della popolazione – maschile e femminile – derivante da un numero minore di auto in circolazione.	Il progetto non interviene in tale ambito	Il progetto non interviene in tale ambito	Il progetto non interviene in tale ambito	
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale neutro rispetto alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale neutro sulla valorizzazione delle differenze di genere				

Collegamento con altri strumenti di programmazione:

Il Piano dei Tempi e degli Orari è stato costruito a partire dal programma del Sindaco e dalle analisi di contesto e priorità indicate nel **Piano di Governo del Territorio**, approvato nel 2008.

La linea di azione “Mobilità sostenibile” fa in particolare riferimento ai seguenti obiettivi, espressi rispettivamente dal:

- Programma del Sindaco:

- **TEMA Bambini - Scuola:** «Aprire ai bambini e ai loro genitori l'esperienza della progettazione. Coinvolgimento, attraverso la scuola, delle famiglie dei bambini su progetti di riqualificazione degli spazi, urbani e non, a loro dedicati. Aprire un “laboratorio comunale”, un luogo in cui i bambini, le famiglie, la scuola e le istituzioni, (il Comune in particolare) si incontrino per lavorare insieme a progetti di riqualificazione della città. (...) Occorre completare il percorso necessario alla realizzazione del progetto “Pedibus”, coinvolgendo anche i genitori nella co-progettazione. La scelta di attuare questa esperienza non è finalizzata solo alla restituzione ai bambini del diritto di potersi muovere autonomamente ed in sicurezza nel proprio ambiente, ma anche allo sviluppo sostenibile della nostra città.»;
- **TEMA Mobilità e Trasporti:** «Lo sviluppo delle città, oggi, passa necessariamente attraverso una sana politica dei Trasporti, dove la realizzazione di una buona rete di collegamenti con aeroporti, stazione ferroviarie e metropolitane, Università, Ospedali etc. riveste una fondamentale importanza non solo ai fini ambientali ma anche economici. Una città ben servita da mezzi pubblici di trasporto è una città destinata sicuramente a crescere economicamente e produttivamente. »

- Documento di Piano PGT:

• **Obiettivo 1-a “*Tutela del territorio e dell’ambiente / Promozione sostenibilità ambientale*”**

«Il PGT , ed in particolare il Documento di Piano, considera tra gli obiettivi prioritari [...] la promozione di uno sviluppo urbanistico ecologico/sostenibile, promuovendo [tra l'altro] la lotta all'inquinamento ambientale, ivi compresa la fruibilità degli edifici e degli spazi aperti da parte di tutti i cittadini [...]. Ciò significa anche aumentare la sensibilità ambientale della popolazione, sia residente che gravitante, rendendola cosciente dell'impatto delle attività antropiche sull'ambiente e sulla necessità di operare in modo da minimizzare gli impatti negativi e salvaguardare le risorse per le generazioni future». (p. 116)

• **Obiettivo 3-a “*Valorizzazione territoriale / Rafforzamento identità cittadina*”**

«Sarà necessario recuperare tutti gli spazi urbani esistenti e renderli fruibili per eventi ma non solo. Per rivitalizzarli ricreando rapporti di vicinato e coinvolgendo così la popolazione nel complesso obiettivo di riappropriazione della città da parte dei cittadini. [...] La rete di percorsi ciclopedonali deve essere in grado di “cucire” tra loro i giardini di quartiere e connettere questi ultimi con il sistema dei “Grandi Parchi Cittadini” attraverso il completamento della rete ciclabile che innerva l'intero tessuto urbano e questo con il Parco Nord». (pp. 131-132)

• **Obiettivo 3-b “*Valorizzazione territoriale / Riqualficazione aree pubbliche*”**

«È necessario promuovere la riqualficazione, la valorizzazione culturale e la fruizione dell'ambiente, sia esso naturale o artificiale. [...] Bisognerà allora favorire il miglioramento della qualità della vita nelle policentricità anche attraverso interventi di riqualficazione urbanistica (arredo urbano, pubblica illuminazione) mediante l'ampliamento delle zone pedonali, a traffico ridotto, a favore di forme di mobilità più sostenibile. È in questa logica che è stato sviluppato il nuovo Piano dei Servizi del Comune di Bresso, inteso quale piano della “Città Pubblica”, cui si rimanda integralmente». (p. 132)

• **Obiettivo 3-d “*Valorizzazione territoriale / Infrastrutture, razionalizzazione mobilità urbana e trasporto pubblico locale*”**

«Dati origine-destinazione risalenti al 2003 (fascia oraria 7/9) dimostrano che gli spostamenti all'interno del capoluogo e l'hinterland e viceversa rappresentano ciascuno il 40% degli spostamenti totali. Significativa è la quota di spostamento e di scambio tra Milano e i Comuni conurbati. La percentuale è destinata a crescere per la progressiva delocalizzazione verso l'hinterland di molte attività produttive e conseguentemente dei flussi migratori residenziali [...]. Per spostare quote di mobilità da privata a pubblica è indispensabile un'azione coordinata e integrata su tutta la mobilità. [Una] concezione milanocentrica non può più reggere [...]. Le soluzioni devono [...] favorire un servizio di trasporto pubblico elettrico bressese con bus navetta e un servizio di trasporto pubblico locale integrato tra i comuni del Nord Milano, i comuni capoluogo e le grandi infrastrutture dell'area vasta della città regione: ferrovie, aeroporti, autostrade». (p. 137-138)

Progetti attuativi

I progetti attuativi selezionati tra le proposte di lavoro emerse coincidono con la conferma e il rafforzamento dei due progetti-pilota che hanno caratterizzato le azioni sperimentali finanziate dal progetto “Tempo liberato: tempo libero”:

- **“Piccoli passi – Bambini e adulti a piedi per la città”**

Iniziative culturali legate al pedibus e alla diffusione di una mobilità lenta e sostenibile.

- **“Gelsomina – La navetta che non inquina”**

Prosecuzione e studio del potenziale allargamento del servizio di trasporto pubblico cittadino a chiamata.

L’Amministrazione intende infatti lasciare aperta la strada alle sperimentazioni avviate, per consentirne un ulteriore consolidamento.

Per i dettagli relativi ai progetti si veda la **Sezione III**.

3.2 Priorità 2 – Promozione attività economiche

Descrizione del problema

Le esigenze socio-economiche del territorio sono fortemente condizionate dalle caratteristiche della popolazione: Bresso è una città di medio-alta borghesia e di numerosi professionisti, che passano la maggior parte del loro tempo al lavoro. I residenti sono circa 27.000, ma in realtà abitano in città almeno 30.000 persone: lo si deduce dal numero di cessioni di fabbricati (circa 2000 pratiche all'anno, contro gli 800 accertamenti anagrafici). Anche l'età media della popolazione non è così elevata come appare dai dati relativi ai residenti, perché molti giovani hanno la residenza altrove (secondo case) ma abitano in realtà a Bresso.

Le **aziende** esistenti, presenti sostanzialmente in due macro aree in cui si concentrano le attività produttive (una a nord e una a sud della città) restano poli attrattori importanti: il tessuto produttivo locale tiene e fa entrare in città anche popolazione dall'esterno. Lo stesso accade con alcuni complessi commerciali. Gli orari di attività delle industrie costituiscono dei vincoli nel funzionamento complessivo del territorio.

L'asse principale del **commercio**, settore importante per lo sviluppo economico locale, è via Vittorio Veneto. I commercianti sono molto preoccupati rispetto ai disagi che verranno creati dal cantiere della metrotramvia, che sarà aperto nel 2011: bisognerà curare con grande attenzione l'accessibilità e la visibilità degli esercizi commerciali durante i lavori, in un'ottica di promozione delle rispettive attività e di cura del tessuto socio-economico che caratterizza la città e il suo progressivo sviluppo, cercando inoltre di valorizzare in modo diffuso le **reti di vicinato**, che si sono già sensibilmente ridotte e rischiano di scomparire a causa dell'apertura di nuovi grandi centri commerciali (ad esempio nell'Area Commerciale ex Villa, dove verranno aperti servizi e negozi, con la conseguente trasformazione dell'area in un nuovo importante polo attrattore).

I problemi posti dall'apertura di **cantieri** all'interno del territorio cittadino non riguardano solo le grandi opere (ad esempio la costruzione della metrotramvia), ma influenzano la vivibilità cittadina in tutti i casi in cui si rendono necessarie opere pubbliche.

L'elemento più delicato da curare, contrariamente a quel che si può pensare, non riguarda gli aspetti tecnici delle opere da realizzare, ma il **rapporto con le/gli abitanti della città**. Per questo viene prestata tanta attenzione alla **comunicazione**. L'Amministrazione Comunale sta sperimentando diverse misure volte a migliorare il coordinamento tra i lavori in programma e le forme di comunicazione più efficaci per informare la cittadinanza e ridurre al minimo i disagi derivanti dallo svolgimento dei lavori:

Pianificazione delle opere pubbliche

- Modifica dei tempi di realizzazione previsti, in casi di particolare necessità (ad es. è stata anticipata la demolizione di un'ex fabbrica perché nell'area si era creata una situazione sociale negativa - raduni di extracomunitari - con problemi di sicurezza);
- Pianificazione triennale delle opere;

- Distribuzione di manifesti e brochure alla cittadinanza, esposizione del cronoprogramma dei lavori, obblighi di progressivo aggiornamento da parte delle imprese appaltatrici;
- Comunicazione diretta nelle scuole, avvisi alle famiglie sui lavori in corso/effettuati;
- Distribuzione di materiale informativo sui progetti realizzati e previsioni per l'anno successivo.

Si cerca di mettere le persone nelle condizioni di conoscere non solo cosa viene fatto “sotto casa”, ma anche cosa l'Amministrazione Comunale realizza in altre zone della città e *quando*.

Adozione di strumenti innovativi

- Utilizzo di materiali e tecniche, nei cantieri, che diminuiscono la polvere e il rumore (es. asfalto ecologico, macchina che spruzza liquido mentre viene tagliata la strada);
- “Appalto integrato”: si tratta di un sistema di appalti che richiede ai potenziali fornitori di produrre la loro offerta economica insieme ad un'offerta tecnica relativa ad aspetti di sostenibilità, comunicazione alla cittadinanza e miglioramento degli aspetti qualitativi del lavoro da svolgere. I risultati che si ottengono appaiono davvero soddisfacenti per gli operatori, è necessario verificare analiticamente il reale incontro delle esigenze del cittadino.

Proposte di lavoro e mainstreaming di genere

La promozione e il sostegno delle attività produttive è stata indicata come priorità strategica per il Piano dei Tempi e degli Orari tenendo conto del radicamento di tali attività sul territorio e del contributo costante che esse garantiscono al suo sviluppo socio-economico.

Le proposte di lavoro individuate rispecchiano la volontà di dare un impulso nuovo alle attività già avviate, grazie alla valorizzazione di punti d'attenzione propri delle politiche temporali; inoltre l'Amministrazione Comunale intende promuovere fattivamente, accogliendo gli appelli delle associazioni di categoria, il ripopolamento del tessuto commerciale cittadino di vicinato, che si è progressivamente depauperato con l'apertura dei grandi centri commerciali e supermercati.

Per ciascuna proposta di lavoro è stata elaborata una *Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere*, al fine di mettere in evidenza le potenziali ricadute dei singoli interventi su donne e uomini, tenuto conto della rispettiva posizione di partenza e dei ruoli ricoperti all'interno del contesto locale. I risultati della valutazione effettuata (Tabella 1) costituiranno elementi di scelta nella selezione dei progetti attuativi a cui dare priorità nel PTO.

Legenda punteggi	Criteri di classificazione in base ai punteggi ottenuti in 4 obiettivi (metodo V.I.S.P.O)	Criteri di classificazione in base ai punteggi ottenuti nei soli obiettivi 1° e 3° V.I.S.P.O. (metodo adattato)
0 = Nessun effetto 1 = Effetti poco significativi indiretti 2 = Effetti poco significativi diretti 3 = Effetti significativi	da 0 a 8 punti = Impatto potenziale di genere neutro da 9 a 17 punti = Impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere da 18 a 24 punti = Impatto	da 0 a 4 punti = Impatto potenziale di genere neutro da 5 a 8 punti = Impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere da 9 a 12 punti = Impatto

indiretti
4 = Effetti **significativi**
 diretti
5 = Effetti **molto**
 significativi indiretti
6 = Effetti **molto**
 significativi diretti

potenziale **impostato** sulla
 valorizzazione delle differenze
 di genere

potenziale **impostato** sulla
 valorizzazione delle differenze
 di genere

LE PROPOSTE

a) **Cantieri metrotramvia (avvio 2011)**

Cura dell'accessibilità fisica degli esercizi commerciali.

Azioni di visibilità (es. apertura prolungata coordinata ad iniziative promozionali).

Cura della comunicazione alle/ai cittadini.

Sviluppo del cantiere "per segmenti": apertura di un primo segmento > completamento lavori > chiusura cantiere del primo segmento e apertura del secondo.

b) **Lavori pubblici e cantieri in genere**

Cura della comunicazione alle/i cittadini (es. tempistica e avanzamento lavori).

Coordinamento cantieri e azioni di riqualificazione (es. incentivi per rinnovamento locali degli esercizi commerciali).

c) **Centro commerciale "a cielo aperto"**

Valorizzazione dei servizi di prossimità.

Creazione di un marchio a cui far aderire più esercizi commerciali.

Collegamenti con pedibus o altri percorsi pedonali.

Valorizzazione della valenza sociale dei negozi di quartiere.

Eventuale stimolo e sostegno alla creazione di servizi di vendita on-line e consegna a domicilio.

Vetrina virtuale on-line, mediante il portale del Comune.

Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere					
Progetto	Il a - c Cantieri metro tramvia , Centro commerciale "a cielo aperto"				
	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	6 6	0	0 0	3	9 6

Motivazione sintetica	<p>Sono progetti che intervengono sulla riqualificazione e la diversificazione dei servizi cittadini, oltre che sull'ampliamento delle opportunità imprenditoriali; pertanto hanno un impatto positivo sulle condizioni di vivibilità e di sviluppo della città nel suo complesso, dal punto di vista di tutte le persone che la abitano, dunque anche delle donne, le cui opportunità di accesso, utilizzo e partecipazione attiva alla vita della città vengono in tal modo accresciute insieme – e probabilmente in misura ancora maggiore – rispetto a quelle degli uomini (si calcola approssimativamente un bacino di utenza per le attività economiche bressesi di almeno il 70% della popolazione complessiva dedita ad acquisti, ovvero donne e uomini tra i 30 e i 77 anni, tra i quali si apprende come gli acquisti siano incombenze femminili nel 69% delle famiglie, pertanto si parla di un target interessato di circa 3156 donne e 1365 uomini).</p>	I progetti non intervengono in tale ambito.	I progetti non intervengono in tale ambito.	Gli impatti positivi sulle attività avviate/gestite da donne risulteranno proporzionali al loro numero.	
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale aperto sulla valorizzazione delle differenze di genere				

d) Collegamenti commercio-cultura

Nuova area commerciale ex sede della ditta Giovanni Villa: possibilità di apertura serale collegata alla disponibilità di spazi per iniziative culturali.

e) Differenziazione degli orari e dei giorni di apertura dei locali pubblici

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>					
Progetto	<i>Il d – e Collegamenti commercio-cultura - Differenziazione degli orari e dei giorni di apertura dei locali</i>				
	<i>1° Obiettivo</i>	<i>2° Obiettivo</i>	<i>3° Obiettivo</i>	<i>4° Obiettivo</i>	<i>Tot.</i>
	<i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	

Punteggio VISPO e adattato	4 4	0	0 0	0	4 4
Motivazione sintetica	Entrambi questi progetti, introducendo modalità e orari alternativi di fruizione degli esercizi commerciali, facilitano l'accesso dei cittadini, soprattutto donne in quanto genere maggiormente impegnato su più fronti e con minore possibilità di dedicare tempo agli acquisti e/o alle iniziative culturali. Pertanto si valuta in prima battuta un impatto di genere significativo, seppure da valutare con più precisione in base ai dati di accesso e ai bisogni effettivamente espressi dall'utenza.	I progetti non intervengono in tale ambito.	I progetti non intervengono in tale ambito.	I progetti non intervengono in tale ambito.	
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale neutro alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale neutro sulla valorizzazione delle differenze di genere				

f) Appalti integrati

Cura degli aspetti di comunicazione durante lo svolgimento di lavori pubblici e privati: possibile inserire ulteriori specifiche relative agli aspetti temporali (durata dei cantieri, aggiornamento progressivo sull'avanzamento dei lavori, motivazione di eventuali ritardi, ecc.).

Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere					
Progetto	II b – f Lavori pubblici e cantieri in genere - Appalti integrati				
	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	3 3	0	0 0	0	3 3
Motivazione sintetica	Complessivamente tutti i progetti che intervengono sulla riqualificazione degli spazi e delle strutture cittadine hanno un impatto positivo sulle	I progetti non intervengono in tale ambito.	I progetti non intervengono in tale ambito.	I progetti non intervengono in tale ambito..	

	condizioni di vivibilità e di sviluppo della città nel suo complesso, dal punto di vista di tutte le persone che la abitano, dunque anche delle donne, le cui opportunità di accesso, utilizzo e partecipazione attiva alla vita della città vengono in tal modo accresciute insieme – e probabilmente in misura ancora maggiore – rispetto a quelle degli uomini.				
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale neutro alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale neutro sulla valorizzazione delle differenze di genere				

Collegamento con altri strumenti di programmazione

La linea di azione “Promozione attività economiche” fa in particolare riferimento ai seguenti obiettivi espressi rispettivamente dal:

- Programma del Sindaco:

- **TEMA Le attività produttive e i servizi alle imprese:** «l’artigianato si conferma il volano dell’economia bressese unitamente al commercio di vicinato che si sta gradualmente adeguando alla nuova realtà socio economica della città in trasformazione con la crescita di aziende che operano nel settore del terziario tecnologicamente avanzato ed in quello dei servizi alle imprese. (...)Promuovere strumenti di e-governance (...) Per quanto riguarda il commercio occorre mettere in campo azioni concrete contro la desertificazione commerciale della città, incentivare la piccola distribuzione, i negozi ecologici e equo solidali, l’artigianato locale»
- **TEMA Mobilità e trasporti:** «La politica dell’Amministrazione uscente è stata quella di incentivare il trasporto pubblico su ferro, (...) lo sviluppo del trasporto e il miglioramento della viabilità attraverso la realizzazione della Metrotranvia lungo l’asse di via Veneto. »

- Piano di Governo del Territorio – Documento di Piano:

- **Obiettivo 2-a “Innovazione e competizione / Incentivazione e rafforzamento funzioni di eccellenza”**

«Bresso, città del Parco Nord, centro del Nord Milano, si è investita dell’arduo compito di contendere alla città di Milano le funzioni di eccellenza attraverso la promozione e l’investimento circa la riconversione delle aree industriali dismesse nelle nuove funzioni dell’innovazione e della ricerca [...]. Il tema della competizione persegue inoltre l’obiettivo di rafforzare il tessuto produttivo esistente creando occasioni attrattive per l’insediamento di nuove attività ad elevato contenuto innovativo, possibilmente nella

direzione del terziario avanzato e dello sviluppo energetico sostenibile, nella logica del Marketing e della promozione territoriale». (pp. 127-128)

- **Obiettivo 3-c “Valorizzazione territoriale / Trasformazione aree private degradate e dismesse”**

«[...] riqualificare zone urbane [...] nell’ottica che gli interventi di edilizia libera, convenzionata e sociale, unitamente ad un mix funzionale (commercio, uffici, servizi) possano concorrere alla riqualificazione urbana garantendo, in zone spesso prive, i necessari reperimenti di standard ed aree per attrezzature pubbliche e di uso pubblico, per una migliore qualità della vita». (p. 133)

- **Obiettivo 3-d “Valorizzazione territoriale / Infrastrutture, razionalizzazione mobilità urbana e trasporto pubblico locale”**

«La riqualificazione della Metrotramvia ha l’obiettivo prioritario di conferire un nuovo ruolo di asse centrale alla via Veneto, [...], ovvero al servizio garante della qualità territoriale in un sistema integrato di infrastrutture al servizio della mobilità sostenibile. La progettazione ha già individuato trasformazioni urbane attraverso l’identificazione di nuove centralità dove, attraverso l’attento studio dell’arredo urbano nelle aree circostanti al percorso si intende promuovere un profondo ridisegno degli spazi pubblici ed il miglioramento della qualità urbana. [...] È importante sottolineare l’occasione per approfondire l’opportunità per un reale miglioramento dell’offerta di trasporto pubblico con evidenti ricadute in termini di minore inquinamento e conseguente riduzione del traffico automobilistico privato». (pp. 135-136)

Progetti attuativi

Nell’ambito della priorità di intervento n. 2 “Promozione attività economiche” è stato scelto di dare attuazione ai seguenti progetti, i cui obiettivi possono essere considerati trasversali sia al tema della mobilità sostenibile, sia al tema dell’accessibilità ai servizi:

- **“Cantieri Metrotramvia”**

Promozione degli esercizi commerciali e della loro accessibilità durante i lavori.

- **Centro commerciale a cielo aperto**

Valorizzazione dei servizi di prossimità attraverso strumenti diversi (percorsi pedonali, strumenti innovativi di e-commerce, creazione di un marchio per le realtà territoriali, vetrina virtuale delle imprese sul portale comunale).

Per i dettagli relativi ai progetti si veda la **Sezione III**.

3.3 Priorità 3 – Accessibilità dei servizi

Descrizione del problema

Facilitare l'accesso ai servizi cittadini e aumentarne la fruibilità significa *“mettersi al servizio” di chi li usa*, nel senso di ascoltare e soddisfare le esigenze del pubblico, aumentando la qualità della vita delle persone insieme alla qualità dei servizi offerti.

L'**accessibilità ai servizi** è un nodo cruciale da risolvere, a Bresso, da diversi punti di vista:

- 1) la modulazione degli orari in risposta alle domande diversificate di chi li utilizza;
- 2) la riqualificazione degli spazi cittadini e delle strutture che ospitano i servizi;
- 3) il potenziamento dei servizi on line;
- 4) l'organizzazione del lavoro;
- 5) la comunicazione;
- 6) le diverse modalità di uso del tempo e degli spazi da parte delle persone, che condiziona a sua volta la richiesta e l'utilizzo dei servizi.

Il Piano dei Tempi e degli Orari della città intende contribuire al miglioramento dell'accessibilità spatio-temporale dei servizi, **a partire da quelli erogati dall'Amministrazione Comunale**, offrendo un'opportunità di ulteriore impulso e rafforzamento alle azioni già intraprese in tale direzione.

L'intento è quello di continuare la costruzione di una città solidale, in cui donne e uomini abbiano respiro e accesso ai servizi, ma anche a momenti di svago, a iniziative nei quartieri e nelle scuole, che possono trasformarsi in luoghi di aggregazione e conoscenza.

1) La modulazione degli orari

L'orario dei servizi può variare a seconda delle caratteristiche dell'utenza, dei periodi di affluenza straordinaria o altro, l'importante è che le misure adottate si dimostrino, nel tempo, efficaci.

Alcuni settori della macchina comunale hanno già riorganizzato i propri orari di apertura al pubblico, cercando di razionalizzarli.

La **Polizia Locale** è passata da un front-office aperto tutti i giorni lavorativi tutto il giorno, ad un'apertura di mattina e per due pomeriggi alla settimana, aumentando in tal modo l'efficienza del lavoro di back-office e diminuendo i tempi di risposta alle istanze dei cittadini. Grazie al nuovo orario sono inoltre state liberate risorse (vigili), che possono di conseguenza presidiare meglio il territorio. Prima della modifica erano stati riscontrati problemi, ad esempio, all'apertura delle scuole: per difficoltà di copertura dei turni si correva spesso il rischio di non avere vigili davanti ad alcune scuole alle 8,30. Spostando l'apertura dello sportello alle 9,00 è diventato invece possibile garantire entrambi i servizi.

Un'ulteriore semplificazione per la cittadinanza è derivata dall'introduzione di nuove modalità di pagamento, che hanno ridotto le code agli sportelli.

Anche il **Settore Pianificazione Territorio** ha operato alcune modifiche degli orari di accoglienza del pubblico, mediante l'istituzione dello Sportello Unico per l'Edilizia (SUE), ottenendo ottimi risultati dal punto di vista dell'accessibilità e dell'efficacia dei servizi:

- alternanza dell'apertura mattutina/pomeridiana del front-office, che lascia libere le restanti fasce orarie per permettere alle/ai dipendenti di completare il lavoro amministrativo e ridurre, di conseguenza, i tempi di chiusura delle pratiche;
- martedì mattina: fascia oraria dedicata agli appuntamenti per professionisti;
- valutazione di apertura del front-office il lunedì pomeriggio, anziché la mattina, per compensare altri turni (ad esempio serali) con un orario più favorevole per l'organizzazione dei tempi di vita dei/delle dipendenti comunali (possibilità di week-end più lungo);
- check-list per verificare la completezza della documentazione *prima* dell'accesso vero e proprio ai servizi;
- Sportello Unico Edilizia;
- Sportello Catastale unico per i comuni di Bresso, Cormano e Cusano Milanino: viene garantita l'apertura contemporanea di 2 comuni su 3, coprendo così a rotazione l'intera settimana. Si sta valutando la possibilità di aprire lo sportello in fascia serale (ore 17-20), per andare incontro ai bisogni dell'utenza.

I **servizi socio-assistenziali** (A.S.L.) stanno cercando soluzioni ottimali in termini di:

- distribuzione sul territorio: dovrebbero essere riportati in via Centurelli (quindi in centro città) i servizi assistenziali, gli ambulatori specialistici, il consultorio, lo sportello per il cambio del medico;
- sperimentazione di servizi di medicina di base in forma associata;
- orari di apertura: si cercherà di garantire orari il più possibile ampi sia per i servizi sanitari, sia per gli uffici amministrativi, attualmente aperti solo 2-3 giorni a settimana.

Si cerca in tal modo di rispondere alla necessità della popolazione, in gran parte anziana, di raggiungere con più facilità questo genere di servizi, oggi collocati nei comuni limitrofi e non collegati o collegati insufficientemente da mezzi di trasporto pubblico.

2) La riqualificazione degli spazi

Uno dei problemi più rilevanti che il Comune si trova ad affrontare in tema di accessibilità ai servizi è costituito dall'**accoglienza del pubblico** e dalla mancanza strutturale degli **spazi di attesa** all'interno del Palazzo Municipale.

L'affluenza viene gestita da alcuni uffici senza particolari inconvenienti, poiché oramai i picchi di richieste sono prevedibili – ad esempio per l'ufficio Tributi in corrispondenza delle scadenze di ICI e TARSU o per il Servizi Sociali nei periodi di iscrizione ai centri estivi e ai soggiorni climatici – ed esistono diverse possibilità

di iscrizione ad alcuni servizi (via mail o fax, consegna dei documenti all'Ufficio Protocollo o direttamente presso gli asili).

In genere l'attesa del pubblico è però disagiata, perché mancano spazi adeguati di attesa, soprattutto per le persone anziane o i genitori con bimbi piccoli che si recano presso il Palazzo Municipale.

Una prima soluzione è stata trovata nell'utilizzo della Sala Consiglio, dotata di aria condizionata e della macchinetta per la distribuzione dei numeri, in modo da evitare file in piedi.

La ristrutturazione del piano terra del palazzo comunale, in corso d'opera, e la conseguente creazione di un open-space dove verranno erogati più servizi (sportelli polifunzionali) migliorerà in modo significativo i rapporti con l'utenza e la qualità dei servizi erogati.

Il progetto di ristrutturazione prevede l'abbattimento della vecchia struttura, che presenta spazi angusti e poco illuminati, a favore di una struttura innovativa con spazi ariosi, luminosi, accoglienti e funzionali all'erogazione dei diversi servizi al cittadino in tempi brevi.

Si prevede che la riqualificazione del palazzo comunale comporterà sia un miglioramento del benessere organizzativo percepito dalle/dai dipendenti, che un significativo cambiamento nelle relazioni tra cittadini ed Ente e sulla qualità dei servizi percepita dagli stessi.

I tempi di lavoro interno risentono molto dei rapporti tra colleghi/e, della comunicazione tra uffici e della capacità di coordinamento tra tempi di decisione e tempi tecnici-operativi.

Per quanto riguarda il **miglioramento della vivibilità** del territorio, l'Amministrazione sta investendo molto su interventi di diverso tipo:

- *strutturali/straordinari* per migliorare la percorribilità delle strade, ad esempio attraverso la costruzione di rampe sui marciapiedi, accessibili alle persone disabili, creando percorsi che colleghino i servizi di interesse quotidiano (panettiere, edicola, luoghi di aggregazione e socialità, ecc.) accessibili autonomamente. Migliora di conseguenza anche la percorribilità delle strade per altri gruppi di popolazione, ad esempio per i genitori con passeggini;
- *di riqualificazione*: Piazza Italia, pavimentazione davanti alla Chiesa e della via che porta a Villa Rivolta, recupero della ex-ghiacciaia come spazio espositivo e valorizzazione della piazza in cui si trova come luogo di sosta e socializzazione (soprattutto per le persone anziane che normalmente la frequentano), progetto di ristrutturazione dell'ex asilo Pio XI, che diventerà sede della nuova biblioteca comunale, intervento di valorizzazione del parco Rivolta;
- finalizzati ad una maggiore *sicurezza*: ad esempio semaforo lampeggiante presso incroci particolarmente pericolosi.

3) Potenziamento dei servizi on line

L'accesso on-line è già attivo per alcuni servizi (autocertificazione, consultazione della posizione tributaria individuale, verifica della propria situazione contabile), per gli altri il Comune è in possesso della licenza per gli output in rete, ma non li ha ancora attivati.

Il sito del Comune è molto frequentato, il che fa pensare ad una buona disponibilità della cittadinanza rispetto all'utilizzo delle nuove tecnologie. È possibile ipotizzare inoltre un impatto positivo rispetto alla diminuzione di affluenza, quindi alla riduzione dei tempi di attesa presso gli uffici.

Esperienze positive realizzate in altri comuni rafforzano l'impulso all'innovazione legato all'aumento di accessibilità on-line ai servizi comunali.

4) Organizzazione del lavoro

Qualsiasi innovazione deve essere accompagnata da una rigorosa organizzazione delle **modalità di lavoro degli uffici**. L'Amministrazione sta cercando di introdurre una gestione per processi, eventualmente supportati da un protocollo informatico, per cui sono necessari la mappatura dei procedimenti amministrativi, la definizione dei processi (flussi di attività trasversali), l'individuazione di una/un responsabile di processo (anziché di procedimento), la quantificazione più puntuale del lavoro delle/dei dipendenti, flussi di informazioni paralleli e coordinati.

5) La comunicazione

L'individuazione e la messa in atto di forme di comunicazione e di circolazione delle informazioni efficaci e diversificate a seconda dell'utenza a cui si rivolgono emerge a più livelli come elemento essenziale di qualsiasi intervento si intenda realizzare. Ciò vale per gli/le abitanti di Bresso, per i quali *conoscere* l'offerta cittadina di servizi significa *poterli* usare, come anche per l'organizzazione del lavoro interno all'Amministrazione Comunale, dove una corretta comunicazione tra uffici e livelli decisionali/operativi costituisce uno dei presupposti per assicurare la qualità dei servizi erogati.

A Bresso sono in atto alcune iniziative in materia di comunicazione.

Il Comune ha ad esempio avviato la sperimentazione di un **servizio sms** di informazione immediata relativa a eventi culturali, sportivi e del tempo libero, servizi scolastici, servizi sociali, viabilità, ambiente. Si tratta di uno strumento che assicura il raggiungimento diretto delle/dei cittadine/i da parte del Comune, con grandi potenzialità. Il servizio è stato attivato da aprile 2009 ed è in corso l'acquisizione dei numeri telefonici da parte delle/degli interessati; non è ancora partita la comunicazione via sms agli iscritti, per alcuni nodi organizzativi che si conta di sciogliere a breve.

Particolare attenzione viene inoltre prestata alla realtà dell'**associazionismo** – molto vivace in diversi ambiti: culturale, sportivo, del tempo libero in genere – e alle **iniziative** che vengono proposte, importanti dal punto di vista delle occasioni di svago e socialità offerte alla cittadinanza, ma a rischio di non essere valorizzate appieno a causa del numero elevato di progetti e della loro frequente sovrapposizione. Anche in questo caso la comunicazione diventa cruciale, insieme alla capacità di far lavorare insieme le diverse realtà favorendone il coordinamento e la reciproca conoscenza grazie a iniziative quali – ad esempio – l'organizzazione di rassegne a tema (per il 2009: "Bresso per l'impegno civile"), ma anche cercando di stimolare il

coinvolgimento attivo di gruppi diversi di popolazione nell'utilizzo del proprio tempo, cercando e valorizzando spazi e momenti di aggregazione e partecipazione.

L'impressione generale è che le persone si siano progressivamente chiuse in casa. Le donne, in particolare, sono schiacciate dai mille impegni quotidiani – non solo legati ai figli – e dalle incertezze e preoccupazioni sul futuro. Vi è una tendenza sempre più diffusa ad una scarsa condivisione di tempi e spazi, nonostante il bisogno di fondo della **socialità**, accentuato ora dalla crisi e dalla sua percezione da parte delle persone.

In passato hanno avuto notevole successo iniziative quali:

- balli durante l'Estate Bressese
- gite organizzate da Associazioni
- iniziative musicali: a Bresso esistono sette cori, moltissimi ragazzi suonano uno strumento, le Istituzioni di danza, musica e teatro sono molto frequentate.

L'importante è riuscire a capire quali sono i bisogni e i desideri reali delle persone, porsi nella prospettiva non di progettare le iniziative "che piacciono a chi le organizza" ma quelle che piacciono *al pubblico*.

Restano alcuni problemi di fondo:

- Non sempre l'**offerta** di servizi e associazioni è realmente conosciuta e utilizzata;
- Stentano a decollare le **Consulte** dell'Immigrazione e del Volontariato, che al contrario potrebbero rendere le persone protagoniste del territorio in cui vivono;
- Servirebbero **spazi comuni** messi a disposizione dall'Amministrazione Comunale, per facilitare la conoscenza reciproca e il dialogo tra gruppi per ora molto frantumati;
- Laddove gruppi diversi svolgessero attività simili, con un buon lavoro di coordinamento si potrebbero almeno **differenziare gli orari e/o i luoghi di erogazione** del servizio;
- Mancano **luoghi di aggregazione giovanile** (i capannoni ex Iso Rivolta dovranno essere sfruttati in tal senso);
- Importante è il ruolo svolto dall'unico **Centro Anziani** e il contributo che continua a dare rispetto alla vivibilità complessiva della città, anche se probabilmente avere più centri dislocati sul territorio potrebbe favorire una partecipazione ancor più massiccia della popolazione anziana a queste forme di socializzazione.

6) L'uso del tempo

L'uso del tempo è funzione dell'età delle persone. Alcuni gruppi "fanno passare il tempo":

- gli **anziani** che sostano a parlare al parco;
- i **giovani**: alcuni gruppi sciolti dell'età delle scuole superiori si incontrano in 7/8 punti della città ormai abbastanza identificabili e restano fermi lì, a bere e fumare, anche di sera. Sono prevalentemente maschi, tranne poche ragazze spigliate (la sera però le ragazze non ci sono, probabilmente restano

a casa (c'è un problema di sicurezza percepita, i modelli culturali prevalenti sono diversi tra maschi e femmine)

Serve un luogo dove diversi usi del tempo possano “trovare il loro spazio”. Un luogo aperto.

L'area è già stata identificata: Capannoni ex Iso Rivolta (tre capannoni industriali che verranno adibiti rispettivamente a museo, teatro e posta/centro polifunzionale) situati all'interno del Parco Rivolta, in una zona centrale della città.

Il centro polifunzionale è concepito come spazio APERTO, dal punto di vista

- **architettonico**: una grande sala che sarà possibile adattare alle iniziative che si svolgeranno al suo interno, con paratie/pannelli e altri arredi mobili;
- delle **persone** invitate ad utilizzarlo: lo spazio sarà aperto a TUTTI;
- dei **tempi** di apertura: si vorrebbe renderlo accessibile 365 giorni all'anno, tutta la giornata, anche la sera.

È prevista una forma di **gestione mista**, con coordinamento/regolamento comunale e l'organizzazione e gestione delle singole attività e iniziative da parte delle persone che le propongono.

Si è costituito un **gruppo auto-formato** che ha iniziato a discutere possibili iniziative da attivare.

La questione cruciale è l'atteggiamento con cui le persone sono invitate a partecipare alla gestione e all'utilizzo dello spazio: l'obiettivo non è di creare una sede stabile di attività, ad esempio per associazioni o altri gruppi, ma di *tenere aperto* lo spazio a proposte e persone ogni volta diverse. Creare un luogo aperto alle relazioni, frequentato soprattutto da chi non ha o non trova altri luoghi per **vivere il proprio tempo, anziché farlo passare**. Ad esempio potrà rappresentare un'occasione per i giovani – anche per le ragazze – di avere a disposizione un luogo in parte organizzato, in parte da organizzare, dove stare insieme impegnandosi / essendo responsabilizzati a fare qualcosa.

Da poco è stato inaugurato **Sportello Donna**, un nuovo servizio a cura di una associazione di volontariato e a disposizione delle donne bressesì, concepito come luogo di incontro, dialogo e sostegno, il cui obiettivo è di creare un contesto che inviti le donne ad uscire di casa e usare il tempo per esprimere i propri bisogni ad interlocutori/trici disponibili ad accoglierli. Le donne impiegano infatti molto del loro tempo a tenere insieme le tessere del puzzle della vita quotidiana. Bisogna creare occasioni perché ci siano delle pause tra i vari impegni e condivisione, con gli uomini, del lavoro di cura.

Gestiranno il servizio un gruppo di volontarie appositamente formate e diverse professioniste (avvocati, psicologhe, pedagogiste) a cui le donne sono invitate a rivolgersi. In prospettiva la sede del servizio potrà diventare anche un luogo di socialità, dove svolgere attività di vario genere e incontrarsi. La collocazione del servizio in una zona residenziale faciliterà i contatti con le persone interessate.

Un altro tema molto importante è legato al **tempo dedicato alla cura**, in particolare di persone con **handicap psichico**. L'**accessibilità ai servizi** in queste situazioni è cruciale: significa in primo luogo conoscere i servizi per poterli usare. Se le famiglie non conoscono i servizi a cui possono rivolgersi non vi accedono e il loro uso del tempo ne risente.

Perché vi sia accessibilità vera, però, deve esserci sviluppo culturale: non bisogna limitarsi all'assistenza, benché importante, la prospettiva va ampliata. Bisogna entrare nella **dimensione sociale**, il disagio viene riconosciuto ma non isolato. Le persone, in particolare giovani, con disabilità psichica devono poter restare in contatto diretto con gli altri, confrontarvisi, solo così si creano le condizioni per una vera inclusione e per la costruzione di percorsi di autonomia, nella consapevolezza dei propri limiti ma senza che questi impediscano a priori qualsiasi tentativo.

Anche lo sport è includente: giovani disabili partecipano a gruppi sportivi "normali". Certamente i loro tempi di apprendimento sono diversi, più lenti, ma il confronto senza giudizio con gli altri è uno stimolo importantissimo.

L'Amministrazione Comunale dovrebbe far sua la prospettiva di trasformare la pura logica assistenziale in un atteggiamento di inclusione aperta alla dimensione sociale, accessibilità ai servizi e sviluppo di autonomia.

Le esperienze realizzate hanno permesso di mettere a fuoco alcuni "*elementi di attenzione*" essenziali alla buona riuscita dei processi di cambiamento avviati:

- A monte di qualsiasi modifica organizzativa devono essere studiati con attenzione il target (utenza degli uffici e relativi bisogni) e le esigenze delle/dei dipendenti comunali, di cui tener conto *insieme* a quelle del pubblico.

La valorizzazione del personale comunale deve andare di pari passo con qualsiasi modifica sul piano organizzativo e la motivazione di chi lavora è essenziale per garantire risultati migliori. Bisognerebbe in tal senso lavorare sullo sviluppo delle professionalità individuali e sulla rotazione dei ruoli, prestando attenzione alla posizione di lavoratrici e lavoratori.

- Le nuove proposte relative all'offerta di servizi e/o iniziative in genere deve tenere in considerazione i bisogni e i desideri della popolazione. È importante capire chi esattamente utilizza i servizi ed evitare di procedere a partire da stereotipi. Ad esempio il modo in cui donne e uomini utilizzano i servizi dipende in gran parte dai rispettivi ruoli familiari.
- Bisogna curare la comunicazione, sia interna che con il pubblico.
- I tempi della burocrazia e le attese, se troppo lunghi, possono bloccare le iniziative o scoraggiarle. L'*innovazione tecnologica*, insieme ad una seria *riorganizzazione del lavoro*, può diventare uno strumento importante di miglioramento.
- Livello decisionale e operativo devono essere ben coordinati attraverso la condivisione di progetti e obiettivi, la collaborazione, il confronto, l'ascolto reciproco e la disponibilità a cambiare anche prassi consolidate.
- Sempre più si delinea la necessità di elevare la qualità, anziché la quantità, di iniziative proposte sul territorio e di trovare spazi adeguati per ciascuna di esse.

Proposte di lavoro e mainstreaming di genere

A fronte della situazione descritta gli interventi che è possibile realizzare per aumentare l'accessibilità e la fruibilità dei servizi cittadini, a partire da quelli erogati dal Comune, sono molteplici e in grado di agire a livelli e in ambiti diversi, ma complementari.

Per ciascuna proposta di lavoro è stata elaborata una *Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere*, al fine di mettere in evidenza le potenziali ricadute dei singoli interventi su donne e uomini, tenuto conto della rispettiva posizione di partenza e dei ruoli ricoperti. I risultati della valutazione effettuata (Tabella 1) sono stati tenuti in considerazione tra gli elementi di scelta nella selezione dei progetti attuativi a cui dare priorità nel PTO.

Tabella 1

Legenda punteggi	Criteri di classificazione in base ai punteggi ottenuti in 4 obiettivi (metodo V.I.S.P.O)	Criteri di classificazione in base ai punteggi ottenuti nei soli obiettivi 1° e 3° V.I.S.P.O. (metodo adattato)
<p>0 = Nessun effetto</p> <p>1 = Effetti poco significativi indiretti</p> <p>2 = Effetti poco significativi diretti</p> <p>3 = Effetti significativi indiretti</p> <p>4 = Effetti significativi diretti</p> <p>5 = Effetti molto significativi indiretti</p> <p>6 = Effetti molto significativi diretti</p>	<p>da 0 a 8 punti = Impatto potenziale di genere neutro</p> <p>da 9 a 17 punti = Impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere</p> <p>da 18 a 24 punti = Impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere</p>	<p>da 0 a 4 punti = Impatto potenziale di genere neutro</p> <p>da 5 a 8 punti = Impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere</p> <p>da 9 a 12 punti = Impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere</p>

LE PROPOSTE

1) *Riqualificazione degli spazi*

a) *Capannoni ex Iso-Rivolta*

Recupero della struttura (in corso)

Attivazione di uno spazio polifunzionale *aperto* a iniziative, gruppi e tempi diversi. Esempi:

- Sala studio serale per studenti e studenti-lavoratori aperta, indicativamente, fino a mezzanotte (destinatari potenziali: studenti della scuola serale del Parco Nord, universitari-lavoratori)
- Percorsi educativi sui temi della vivibilità della città e qualità della vita
- Sala prove/registrazione per gruppi musicali
- Ludoteca, giardino per adulti e bambini
- Spazi per le arti semplici

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>					
Progetto	III. a) Capannoni ex Iso-Rivolta: recupero della struttura e attivazione di uno spazio polifunzionale, aperto a iniziative, gruppi e tempi diversi.				
	<i>1° Obiettivo</i>	<i>2° Obiettivo</i>	<i>3° Obiettivo</i>	<i>4° Obiettivo</i>	<i>Tot.</i>
	<i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	
Punteggio VISPO e adattato	6 6	0	1 1	3	10 7
Motivazione sintetica	Lo spazio polifunzionale ha grandi potenzialità dal punto di vista della popolazione femminile come: - luogo di socialità e aggregazione per ragazze giovani che, al contrario dei coetanei maschi, "usano meno" la strada in tal senso - potenziale "contenitore" di servizi e spazi di conciliazione - luogo di incontro tra generazioni e generi diversi - contesto senza problemi di sicurezza	Il progetto non interviene in tale ambito	Il contatto con persone e realtà diverse da quelle "normalmente" frequentate e la disponibilità di uno spazio pubblico entro cui conoscerle potrebbe favorire il rafforzamento delle reti sociali informali, con possibili ritorni positivi in termini di sostegno nella gestione del lavoro di cura e della sua condivisione con altre persone in situazioni simili.	Le attività che potranno essere sviluppate all'interno dello spazio polifunzionale non saranno di per sé attività professionali o produttive, ma potrebbero costituire occasione preziosa di confronto e incubazione di esperienze innovative, reti di contatti, conoscenza reciproca e future collaborazioni anche per donne che, per motivi di vario genere – primo fra tutti l'impegno nel lavoro di cura – hanno meno occasioni di contatto con altre persone.	
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				

b) Creare percorsi culturali/tematici in città, grazie alla valorizzazione e al collegamento (anche spaziale, ad esempio attraverso la costruzione di adeguate piste ciclabili tra i punti di interesse o attraverso la segnaletica stradale) tra le diverse sedi di attività culturali e centri di aggregazione (es. Piazza Cavour, biblioteca, museo, centro culturale, ...)

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>	
Progetto	III.b) Percorsi culturali e tematici in città

	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	1 1	0	3 3	4	8 4
Motivazione sintetica	Nuovi stimoli culturali e possibilità di vivere diversamente la città e i suoi spazi possono favorire la socialità e la frequentazione di luoghi pubblici.	Il progetto non interviene in tale ambito	Lo sviluppo di nuove iniziative culturali può essere occasione, per le donne che già lavorano in tale ambito, di ulteriore crescita professionale.	Possono nascere occasioni per avviare o partecipare ad attività collegate, nell'ottica di una sempre crescente partecipazione attiva femminile allo sviluppo del territorio. È possibile, inoltre, arricchire i percorsi culturali individuati con itinerari a tema specificamente dedicati a figure femminili significative della storia e del contesto locale.	
Classificazione	Progetto con impatto potenziale di genere neutro rispetto alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale neutro rispetto alla valorizzazione delle differenze di genere				

2) Accoglienza e fruibilità degli spazi

c) La città accessibile alle persone disabili

Iniziative di inclusione sociale, accoglienza, sviluppo dell'autonomia, valorizzazione del tempo dedicato alla cura degli altri.

Adattamento marciapiedi con costruzione rampe.

Creazione di percorsi di mobilità autonoma che colleghino i servizi di prossimità (attenzione alla vita quotidiana e all'autonomia di movimento delle persone disabili nell'arco della giornata): chiesa, edicola, panificio, palestra, ecc.

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>	
Progetto	III.c) La città accessibile alle persone disabili

	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	6 6	4	3 3	3	16 9
Motivazione sintetica	Essendo nella maggior parte dei casi le donne ad occuparsi della cura di familiari non autonomi, ogni misura volta ad accrescere l'autonomia individuale ha un impatto potenziale molto significativo sulla condizione femminile.	Un minor carico relativo al lavoro di cura è una condizione essenziale affinché le donne siano nelle condizioni di accedere effettivamente al mercato del lavoro.	Il riconoscimento dell'autonomia individuale come valore di cui le politiche pubbliche si fanno carico fa emergere contemporaneamente il valore del tempo dedicato – spesso dalle donne – alla cura e può favorirne la condivisione e redistribuzione.	Vale quanto detto per il 2° obiettivo, in questo caso rispetto all'avvio di attività autonome e imprenditoriali.	
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere				

d) Creazione di nuovi spazi di aggregazione per i giovani

Stimolo ad un diverso uso del tempo.

Responsabilizzazione, invito alla socialità.

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>					
Progetto	III.d) Creare nuovi spazi di aggregazione per i giovani				
	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	4 4	0	1 1	0	5 5
Motivazione sintetica	Effetti significativi sulle condizioni di vita delle ragazze che, come emerso dalle interviste, hanno meno spazi a disposizione, rispetto ai	Il progetto non interviene in tale ambito	La creazione di spazi di aggregazione per i giovani alleggerisce in parte il lavoro di cura a loro dedicato dalle rispettive famiglie.	Il progetto non interviene in tale ambito	

	coetanei maschi, per incontrarsi e trascorrere il loro tempo insieme.				
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale di genere neutro				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				

e) Distribuzione capillare di centri di aggregazione per gli anziani sul territorio

Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere					
Progetto	III. e) Distribuzione capillare di centri di aggregazione per gli anziani sul territorio				
	1° Obiettivo	2° Obiettivo	3° Obiettivo	4° Obiettivo	Tot.
	<i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	
Punteggio VISPO e adattato	6 6	0	0 0	0	6 6
Motivazione sintetica	Il potenziamento dei servizi di prossimità risponde ad un bisogno di socialità importante nel contesto locale. La popolazione bressese anziana è molto numerosa e prevalentemente femminile, motivo per cui l'impatto diretto di interventi come quello in esame è potenzialmente molto significativo.	Il progetto non interviene in tale ambito	Il progetto non interviene in tale ambito	Il progetto non interviene in tale ambito	
Classificazione	Progetto con impatto potenziale di genere neutro				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				

f) Riorganizzazione degli spazi di accoglienza e attesa per il pubblico all'interno del Comune

Spostamento front-office/sala d'attesa al piano terra con sistema di chiamata da parte dei diversi servizi.

Abbattimento barriere fisiche (vetri) e creazione di spazi di accoglienza individuale a garanzia della privacy (soprattutto per anagrafe e stato civile, eliminando le barriere che separano pubblico e

dipendenti e creando spazi che trasmettano l'idea del *tempo dedicato*, della cura e dell'ascolto dei bisogni della cittadinanza).

Revisione della segnaletica interna.

Razionalizzazione e riordino degli spazi (distribuzione uffici).

Creazione di un'ala istituzionale per i politici.

Migliore utilizzo dell'atrio (attualmente rinnovato, ma vuoto).

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>					
Progetto	III.f) Riorganizzazione degli spazi di accoglienza e attesa per il pubblico all'interno del Comune				
	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	4 4	0	3 3	1	8 7
Motivazione sintetica	L'utenza degli sportelli comunali è mista (donne e uomini), ma i maggiori disagi legati alla mancanza di spazi adeguati di attesa riguardano le persone anziane e i genitori con bambini piccoli (in entrambi i casi si tratta in prevalenza di donne).	Il progetto non interviene in tale ambito	La migliore organizzazione degli spazi e degli uffici comunali, oltre a migliorare l'accessibilità dei servizi offerti alla cittadinanza, può avere impatti significativi sul benessere organizzativo delle/dei dipendenti.	Il miglioramento dell'accessibilità e fruibilità dei servizi comunali possono influenzare positivamente anche la gestione di attività da parte delle donne, spesso più vincolate dalla sovrapposizione del lavoro professionale con quello di cura.	
Classificazione	Progetto con impatto potenziale di genere neutro				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				

g) Nuova collocazione dei servizi sul territorio cittadino (es. sede distaccata per i Servizi Socio-assistenziali)

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>					
Progetto	III.g) Nuova collocazione dei servizi sul territorio cittadino				
	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>

Punteggio VISPO e adattato	6 6	0	3 3	0	9 9
Motivazione sintetica	Il miglioramento delle condizioni di vita e la maggiore accessibilità ai servizi socio-assistenziali riguarda le donne sia in quanto utenti finali dei servizi, sia in quanto spesso impegnate nell'accompagnare altre persone non autosufficienti (familiari o assistiti).	Il progetto non interviene in tale ambito	Possibili migliori condizioni di conciliazione e, di conseguenza, miglioramento della qualità del tempo dedicato al lavoro.	Il progetto non interviene in tale ambito	
Classificazione	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere				

3) Servizi mobili

h) Camper per il coinvolgimento dei "gruppi sparsi di giovani"

Presenza di operatori specializzati.

Stimolo ad un uso diverso del tempo (possibile collegamento con lo spazio polifunzionale de capannoni Rivolta).

Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere					
Progetto	h)Camper per il coinvolgimento di gruppi di giovani				
	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	3 3	0	0 0	0	3 3
Motivazione sintetica	Stimolo alla socialità, al confronto con gli altri e alla responsabilizzazione sono buoni presupposti per una crescita culturale di ragazze e ragazzi meno soggetta alla creazione e al rafforzamento degli stereotipi esistenti relativi ai ruoli maschili e femminili.	Il progetto non interviene in tale ambito	Il progetto non interviene in tale ambito	Il progetto non interviene in tale ambito	
Classificazione	Progetto con impatto potenziale di genere neutro				

VISPO e adattata	
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale neutro rispetto alla valorizzazione delle differenze di genere

4) Comunicazione

i) Potenziamento del **servizio di informazione istituzionale via sms**

j) Redazione di un **notiziario comunale di informazione alle famiglie** interamente scritto da dipendenti, da distribuire a tutte le famiglie, veicolo per una conoscenza capillare e approfondita dei servizi esistenti e della città.

k) Cura della **comunicazione al pubblico** in caso di modifiche di orario e/o di modalità di accesso ai servizi, dandone una chiara motivazione.

Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere					
Progetto	III.i – j – k) Azioni di comunicazione				
	1° Obiettivo	2° Obiettivo	3° Obiettivo	4° Obiettivo	Tot.
	<i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	
Punteggio VISPO e adattato	3 3	3	0 0	0	6 3
Motivazione sintetica	Una migliore e più efficace comunicazione può contribuire a migliorare le opportunità effettive di utilizzo dei servizi e delle offerte del territorio, con ricadute positive su tutta la popolazione. Per una valutazione più puntuale degli effetti degli interventi proposti su donne e uomini sarà necessario esaminare i dati relativi alle/agli effettivi utilizzatori e destinatari finali.	Una maggiore circolazione di informazioni può aumentare la conoscenza e la consapevolezza delle opportunità offerte dal territorio, anche in materia di formazione e lavoro. Può inoltre migliorare le condizioni di conciliazione tra vita professionale e privata, condizione per l'effettiva occupabilità femminile.	Il progetto non interviene in tale ambito	Il progetto non interviene in tale ambito	
Classificazione	Progetto con impatto potenziale di genere neutro				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale neutro rispetto alla valorizzazione delle differenze di genere				

l) Collaborazione con Sportello donna

Orientamento all'uso dei servizi

Punto di raccolta di bisogni della cittadinanza inerenti le politiche temporali

Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere					
Progetto	I) Collaborazione con Sportello Donna				
	1° Obiettivo	2° Obiettivo	3° Obiettivo	4° Obiettivo	Tot.
	Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne	Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione	Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura	Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche	
Punteggio VISPO e adattato	6 6	5	6 6	3	20 12
Motivazione sintetica	I servizi di consulenza e informazione offerti dallo sportello lavorano sull'empowerment femminile in diversi ambiti della vita personale, con importanti risvolti possibili anche in ambito professionale.	Il rafforzamento della posizione individuale (vd. lavoro di empowerment) migliora l'occupabilità femminile.	Le consulenze offerte dallo sportello forniscono indicazioni pratiche utili a risolvere situazioni critiche sul luogo di lavoro e nella vita privata.	Lo sportello non lavora direttamente sull'imprenditorialità femminile, ma può contribuire a rafforzare competenze trasversali utili anche in tale direzione.	
Classificazione	Progetto con impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale impostato sulla valorizzazione delle differenze di genere				

5) Servizi on-line

m) Ampliamento dei servizi fruibili tramite sito web comunale

Non solo consultazione delle informazioni relative alle situazioni individuali (avvio entro 2009 per tributi e concessioni edilizie) ma anche pagamenti e iscrizioni on line

Calendario eventi: consultazione e possibilità di interazione on-line anche per utenti esterni, grazie ad un software accessibile sia dagli uffici comunali, sia da soggetti esterni, previa registrazione, al fine di evitare la sovrapposizione di iniziative. In particolare è necessario prestare attenzione ai tempi di programmazione e comunicazione delle iniziative culturali e legate al commercio.

n) Creazione di punti di accesso a servizi on-line, con assistenza, sul territorio.

o) Utilizzo della Carta Regionale dei Servizi come strumento di supporto per lo sviluppo dei servizi on-line.

Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere	
Progetto	III. m – n – o) Servizi on-line

	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio VISPO e adattato	6 6	0	1 1	1	8 7
Motivazione sintetica	Potenzialmente l'accessibilità on line dei servizi costituisce una facilitazione notevole nella gestione degli impegni quotidiani. Resta da verificare se questi strumenti siano effettivamente disponibili alla maggioranza della popolazione femminile (da annotare è l'elevata età media della popolazione)	Il progetto non interviene in tale ambito	I servizi on-line comunale, intervenendo nel processo di semplificazione amministrativa, alleggeriscono di fatto il carico di lavoro degli sportelli comunali (per il 70% i dipendenti sono donne) contribuendo al miglioramento della qualità del lavoro e all'innalzamento del livello di responsabilità e di complessità dei compiti	I servizi on line possono facilitare l'avvio di nuove attività. Il Calendario degli eventi, evitando sovrapposizioni tra le diverse iniziative, potrebbe contribuire ad una maggiore valorizzazione di attività socio-economiche promosse e gestite da donne.	
Classificazione V.I.S.P.O.	Progetto con impatto potenziale di genere neutro				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				

6) Riorganizzazione orari di apertura al pubblico

p) Adattabilità ai periodi di maggiore affluenza di pubblico

Tributi (in corrispondenza delle scadenze di ICI e TARSU).

q) Differenziazione/riduzione degli orari a seconda dei target di utenza

Ufficio Tecnico (lunedì pomeriggio per professionisti).

<i>Valutazione ex ante di impatto potenziale in ottica di genere</i>					
Progetto	III.p – q) Rimodulazione degli orari				
	<i>1° Obiettivo</i> <i>Miglioramento delle condizioni di vita per rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>2° Obiettivo</i> <i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>3° Obiettivo</i> <i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>4° Obiettivo</i> <i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>	<i>Tot.</i>
Punteggio V.I.S.P.O. e	5	0	0	1	6

adattato	5		0		5
Motivazione sintetica	La differenziazione degli orari dei servizi in base ai rispettivi target di utenza è sintomo di una maggiore attenzione alle specificità dei bisogni espressi dai diversi gruppi di popolazione.	Il progetto non interviene in tale ambito	Il progetto non interviene in tale ambito	Possono verificarsi riscontri positivi nella gestione di nuove attività.	
Classificazione	Progetto con impatto potenziale di genere neutro				
Classificazione adattata	Progetto con impatto potenziale aperto alla valorizzazione delle differenze di genere				

Collegamento con altri strumenti di programmazione

La linea di azione "Accessibilità ai servizi" fa in particolare riferimento ai seguenti obiettivi espressi rispettivamente dal

- Programma del Sindaco

- TEMA Cultura** : «L'obiettivo è quello di promuovere e costruire una politica che faccia di Bresso un centro Culturale attraverso una politica che si impegni a valorizzare al massimo il lavoro e le iniziative fin qui svolte, proponendone di nuove da trasformare in appuntamenti costanti e ricorrenti e in momenti di richiamo di ampio livello territoriale, utilizzando anche le opportunità e gli spazi della nuova Biblioteca Comunale.

Il nuovo spazio ISO Rivolta sarà il contenitore del museo della creatività industriale della città degli anni '60 e '70 e di eventi culturali e ricreativi anche a carattere sovra comunale. (...) Ci impegniamo a proseguire ed intensificare i rapporti con le varie associazioni di settore presenti sul territorio dalla cui collaborazione sono originate manifestazioni pubbliche anche di notevole interesse con l'obiettivo di giungere ad una pianificazione annuale anticipata che permetta di evitare sovrapposizioni di iniziative»
- TEMA I giovani**: «Le politiche giovanili devono tornare ad essere una priorità ed andare nella direzione della costruzione di momenti e luoghi di ampia socialità e di realizzazione e ampliamento di servizi che favoriscano l'ingresso nel mondo del lavoro alle migliori condizioni possibili. A Bresso, il completamento della nuova biblioteca e della ristrutturazione dello spazio all'interno del Parco Rivolta consentono oggi di attuare politiche giovanili mirate ed in grado di soddisfare queste esigenze. Politiche che dovranno indirizzarsi verso attività di facilitazione tese alla promozione di attività "libere" o non strutturate, progettate e gestite direttamente dai giovani. Occorre favorire le realtà presenti nel territorio comunale e proseguire nella progettazione e realizzazione di eventi ludico/aggregativi/culturali tesi a promuovere la socialità. »
- TEMA Il palazzo e la macchina comunale**: «avviare alcuni interventi urgenti presso l'attuale Palazzo Municipale, finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche e al rispetto delle norme sulla sicurezza sull'igiene ambientale: l'ascensore, la sala consiliare, gli uffici dell'Anagrafe, dello Stato Civile, del Protocollo, lo sportello del Cittadino, l'atrio d'ingresso. (...)»

- **TEMA La famiglia:** «ci proponiamo di (..) operare nella direzione di un'alta integrazione fra i servizi del comune e dell'ASL e verificare la possibilità di promuovere progetti di dimensioni più ampia, in collegamento con altri comuni»
- **TEMA Le donne:** «La creazione dello sportello Donna sul territorio si rende necessario e urgente, come osservatorio e raccolta dati, sia riguardo alle problematiche e richieste di servizi integrativi ai bambini, per il tempo in cui i genitori non possono occuparsi di loro, sia per una politica più ampia di denuncia di violenza psicologica e fisica in ambito sociale e familiare»
- **TEMA Il rapporto con le Istituzioni:** «A breve sarà possibile, sempre previa registrazione, accedere ai propri dati tributari, consultando gli archivi comunali contenenti le varie dichiarazioni relative alla Tassa Raccolta Rifiuti o ICI ; sarà resa inoltre disponibile la possibilità di effettuare "on line" l'iscrizione ai vari servizi a domanda individuale (per esempio mense scolastiche) con la possibilità di verificarne lo stato di aggiornamento.

L'attivazione del "Protocollo Informatico" permetterà di tracciare in tempo reale lo stato di avanzamento delle pratiche aperte fra il cittadino e il suo Comune. Verrà attivata a breve anche la possibilità di effettuare "on line" tutti i pagamenti dei servizi e tributi comunali. »

- Piano di Governo del Territorio – Documento di Piano:

- **Obiettivo 2-b "Innovazione e competizione / Potenziamento offerta e qualità dei servizi"**

«Potenziare l'offerta di servizi ai cittadini deve essere letta con un duplice contenuto: l'aumento e la differenziazione di servizi, anche in funzione di quelli effettivamente richiesti e desiderati e il miglioramento di quelli esistenti in termini di qualità, accessibilità e fruizione. È in questa logica che è stato sviluppato il nuovo Piano dei Servizi del Comune di Bresso [...]».

Progetti attuativi

In attuazione della linea di intervento in esame è stato valutato prioritario dare attuazione al seguente progetto, dal momento che l'Amministrazione Comunale si sta già muovendo in tale direzione, in collaborazione e costante collegamento con la regione Lombardia e ASL Milano:

- **"Carta Regionale dei Servizi"**

Uno strumento per l'accessibilità on-line dei servizi comunali. Per i dettagli si rimanda alla **Sezione III**.

Sezione III – L'ARTICOLAZIONE DEL PTO: I PROGETTI ATTUATIVI

1. Nota introduttiva

Viene di seguito presentata la selezione dei progetti concreti che l'Amministrazione si impegna a realizzare per dare attuazione alle linee strategiche di intervento individuate, coerentemente rispetto a quanto indicato negli altri strumenti di programmazione.

Ciascun progetto viene posto in relazione alle priorità di intervento indicate nella Sezione II ed è dettagliato in apposita scheda.

Priorità 1 – Mobilità sostenibile

- **“Piccoli passi – Bambini e adulti a piedi per la città”**

Iniziative legate al pedibus e alla diffusione di una mobilità lenta e sostenibile.

- **“Gelsomina – La navetta che non inquina”**

Prosecuzione e allargamento del servizio di trasporto pubblico cittadino a chiamata.

Priorità 2 – Promozione attività produttive

- **“Cantieri Metrotramvia”**

Promozione degli esercizi commerciali e della loro accessibilità durante i lavori.

- **Centro commerciale “a cielo aperto”**

Valorizzazione dei servizi di prossimità attraverso strumenti diversi (percorsi pedonali, strumenti innovativi di e-commerce, creazione di un marchio per le realtà territoriali, vetrina delle imprese virtuale sul portale comunale)

Priorità 3 – Accessibilità dei servizi

- **“Carta Regionale dei Servizi”**

Uno strumento per l'accessibilità on-line dei servizi comunali.

2. Progetti attuativi Priorità 1 – Mobilità sostenibile

Progetto “Piccoli passi – bambini e adulti a piedi per la città”

Iniziative legate al pedibus e alla diffusione di una mobilità lenta e sostenibile.

Il “pedibus” è un sistema di trasporto collettivo adottato per accompagnare a piedi i bambini a scuola utilizzando percorsi sufficientemente protetti e appoggiandosi ad un’organizzazione gestionale che provveda ad assicurare:

- o un numero sufficiente di adulti responsabili che garantiscono la sicurezza dei bambini accompagnati in ogni giornata;
- o l’assistenza degli operatori della Polizia Locale presso gli attraversamenti stradali potenzialmente pericolosi.

La scelta del Comune di Bresso di attivare un simile sistema di spostamento in città, gestito dalla Pubblica Amministrazione, ha a che fare con la ricerca di soluzioni sperimentali sulla mobilità lenta e sostenibile, finalizzate a disincentivare l’uso dell’auto privata, considerata una delle principali fonti di emissione di gas inquinanti, a cui devono essere affiancate iniziative culturali legate alla diffusione di forme di mobilità lenta e sostenibile.

Problema specifico che si intende trattare

Traffico e inquinamento legati ai trasporti sono negli anni progressivamente aumentati a Bresso a seguito della sua trasformazione da “paese” a “città”, dei cambiamenti del mercato del lavoro e delle abitudini di spostamento della popolazione (pendolarismo per lavoro, abitudine all’utilizzo della macchina privata come principale mezzo di trasporto anche in relazione ai tempi di vita personale).

Il congestionamento del traffico rilevabile all’interno del territorio comunale aumenta in corrispondenza degli orari di entrata/uscita dalle scuole e di particolari momenti della vita quotidiana delle/degli abitanti della città, quali ad esempio i giorni di mercato o gli spostamenti verso/da i servizi pubblici essenziali. È inoltre appesantito, per il territorio di Bresso, dalla consistente densità abitativa e dalla mancanza di parcheggi.

La qualità della vita per cittadine e cittadini viene influenzata negativamente da tale situazione, eppure l’utilizzo dell’auto privata non diminuisce (status symbol? mezzo flessibile? adattabile alle esigenze individuali? percezione che *comunque* alla fine faccia risparmiare tempo? Quali alternative reali ci sono? ...)

Un’indagine realizzata nel mese di *giugno* 2007 tramite la somministrazione di un questionario alle/agli utenti degli sportelli comunali ha confermato l’importanza del tema della mobilità all’interno del territorio comunale e la disponibilità delle singole persone ad utilizzare mezzi e modalità di trasporto nuove e alternative all’auto privata, purché vengano create condizioni adeguate di sicurezza e flessibilità.

Il progetto pilota “Pedibus”, sperimentato in quattro successivi anni in un circolo scolastico, che comprende due scuole elementari, ha inteso porsi come risposta alla mancanza di una cultura diffusa favorevole alla mobilità lenta e sostenibile, e ai problemi di traffico e inquinamento legati all’utilizzo prevalente delle auto

private come mezzi di trasporto, in particolare modo in ambiti che dovrebbero essere da essi particolarmente "protetti" (scuole).

La prima sperimentazione, effettuata mediante intervento diretto in aula con l'ausilio di operatori esperti di educazione nell'anno scolastico 2006-2007, ha dato ottimi risultati sotto il profilo dell'accoglimento dell'iniziativa e dell'impegno delle famiglie, ma era necessariamente ridotta a sole due settimane nel corso dell'anno e ad una sola classe (la 4^a elementare). Si è verificato l'effettiva diminuzione delle auto in sosta e circolazione all'entrata di scuola.

Nell'anno successivo, ancora con l'aiuto di società esperta in educazione e formazione, il servizio è stato allargato a tutto l'anno scolastico (partendo per motivi organizzativi dal 1° dicembre) e successivamente a tutte le classi (dal mese di marzo), verificando già la diminuzione di interesse per l'iniziativa, trend proseguito poi l'anno successivo (2008-2009), quando la divulgazione in aula è stata richiesta agli insegnanti senza intervento esterno. In particolare, da elaborazioni sulle iscrizioni si è notato l'utilizzo preferenziale (quasi esclusivo) da parte delle famiglie i cui figli frequentavano scuole non di quartiere e avevano pertanto esigenze di spostamenti più lunghi. E' stato pertanto necessario indagare a fondo i problemi che impedivano altri utilizzi, mediante contatti successivi con le famiglie e l'aiuto della direzione scolastica e degli insegnanti:

- nel corso di una prima indagine è stato dimostrato il gradimento dell'iniziativa e la soddisfazione dell'utenza utilizzatrice del servizio;
- in una successiva indagine ci si è rivolti a tutta la popolazione scolastica indagando su tempi, orari e modalità di trasporto e di accompagnamento dei figli a scuola. Ne è emersa in generale la coincidenza con le abitudini e l'organizzazione del servizio, soprattutto sotto il profilo degli orari (dalle 8 alle 8.30);
- in seguito ci si è rivolti esclusivamente a chi non utilizzava il servizio per ottenerne motivi e spunti di ottimizzazione in funzione di esigenze non ancora portate alla luce. Si è così appreso che la maggior parte di chi non utilizza il servizio non ha particolari problemi legati alle modalità di servizio offerte (pochi devono accompagnare i figli al pre-scuola per esigenze di lavoro), né ha particolari problemi legati al percorso (molti vanno già a piedi o comunque dichiarano di potersi recare a piedi), ma invece è emerso che esiste un problema di "distacco" precoce dai figli (mezz'ora prima della scuola), e di percezione della sicurezza stradale.

Su tali indicazioni si è lavorato nel proporre i progetti specifici per il futuro, pensando di coinvolgere nella diffusione degli spostamenti a piedi tutta la cittadinanza, indipendentemente dalla presenza di bambini in famiglia. Il target potenziale è composto in prima battuta dalle famiglie dei bambini che frequentano le elementari (**600 donne tra i 30 e i 50 anni e di 280 uomini della stessa età**), in secondo luogo da tutti i cittadini/e adulti/e autosufficienti (**6536 donne tra i 30 e i 77 anni e 6294 uomini della stessa età**).

Obiettivi specifici /azioni / risultati attesi / prodotti

Il progetto di promozione della mobilità lenta, che comprende Pedibus ma anche allargare la fascia di utenza a cui proporre gli spostamenti a piedi, mira a promuovere il cambiamento dei comportamenti e degli stili di vita di chi effettua piccoli spostamenti in città, fornendo loro nel contempo gli strumenti per farlo.

A tal fine la sperimentazione ha dimostrato la persistenza delle abitudini acquisite e la resistenza a prendere in considerazione strumenti diversi quando essi non rispondono esattamente alle aspettative. Il pedibus, che è stato sperimentato per tre anni di seguito (si veda il paragrafo Valutazione preliminare), viene utilizzato, a regime, solamente da quelle famiglie che iscrivono i propri figli in scuole lontane da casa, fuori zona o quartiere. Gli altri persistono nel considerare più veloce l'accompagnamento in auto nonostante spesso debbano partire per tempo per trovare parcheggio, oppure non ritengono abbastanza sicuri i percorsi, o ancora vivono l'affido del figlio al servizio pedibus come un abbandono anticipato.

Il servizio si è quindi confermato molto importante (quasi vitale in alcuni casi) per alcuni utenti ben individuati di ridotto numero (**attualmente 31 famiglie su 694 pari al 4,5%**), mentre ha rivelato ambiti inaspettati di mancato utilizzo, che offrono però opportunità di modifica e ottimizzazione del servizio per cogliere aspettative non formalizzate, nonché opportunità di ampliamento dell'utenza utilizzando leve diverse (ambito sanitario e di educazione al moto ad esempio, fasce differenziate di popolazione, ulteriori rispetto agli studenti). Per tali motivi ne è stata decisa la conservazione ed inoltre si sono fissati alcuni ulteriori obiettivi attuativi di mantenimento/miglioramento, al fine di intercettare almeno il 15% della popolazione scolastica (**almeno 110 famiglie**):

- o Mantenimento del pedibus quale servizio di mobilità lenta e sostenibile

<u>Azioni</u>	<u>Risultati attesi</u>	<u>Prodotti</u>	<u>Indicatori</u> (disaggregati per genere, dove possibile)
Iniziativa mirate di sensibilizzazione e coinvolgimento attivo di bambine/i delle scuole elementari e delle rispettive famiglie	Sensibilizzazione all'adozione di forme di mobilità lenta e sostenibile; aumento efficacia della diffusione del pedibus; aumento iscrizioni	Laboratori e iniziative in collaborazione con le scuole	n° iniziative attivate n° operatrici/tori n° destinatari intermedi/finali Tasso di incremento iscrizioni al servizio % famiglie coinvolte su tot. popolazione scolastica
Standardizzazione del corso di formazione per insegnanti	Aumento efficacia della diffusione del pedibus; aumento iscrizioni	Format corso per insegnanti	n° utenti del pedibus aumentato n° corsi attivati n° insegnanti coinvolti

- o Realizzazione di percorsi protetti

<u>Azioni</u>	<u>Risultati attesi</u>	<u>Prodotti</u>	<u>Indicatori</u> (disaggregati per genere, dove possibile)
Coinvolgimento di volontari nel presidio degli attraversamenti pedonali	Aumento sicurezza percepita dall'utenza; aumento delle iscrizioni	Attraversamenti pedonali presidiati	n° utenti del pedibus aumentato n° volontari coinvolti n° attraversamenti messi in sicurezza

Messa in sicurezza di percorsi per pedibus e altri (es. percorsi per disabili)	Aumento sicurezza percepita dall'utenza; differenziazione delle fasce di utenza servite; riduzione delle auto in circolazione sul territorio	Percorsi pedonali protetti	n° percorsi pedonali protetti n° trasporti individuali in auto "di quartiere" risparmiati
--	--	----------------------------	--

- o Diffusione di abitudini di vita salutari.

<u>Azioni</u>	<u>Risultati attesi</u>	<u>Prodotti</u>	<u>Indicatori</u> (disaggregati per genere, dove possibile)
Ricerca partnership con ASL servizio educazione e svolgimento iniziative varie in collaborazione	Acquisizione da parte delle famiglie di consapevolezza riguardo le abitudini di vita impartite; aumento delle iscrizioni	Iniziative mirate di sensibilizzazione	n° iniziative attivate n° partecipanti n° utenti del pedibus aumentato

Area di intervento

Territorio comunale – Scuole.

Orizzonte temporale di attuazione

Anno scolastico 2009-2010 e seguenti.

Soggetti coinvolti, con indicazioni del relativo ruolo e funzione (stakeholder, destinatari intermedi e finali, partner responsabili dell'attuazione dell'azione o di una sua parte, ...)

Soggetto promotore: Comune di Bresso – Ufficio Tempi, Ufficio Pubblica Istruzione, Ufficio Cultura, U.R.P., S.I.C., Lavori Pubblici, Polizia Locale

Partners di progetto: Scuole elementari, associazioni di volontariato, Polizia Locale, ASL

Stakeholders: alunne/i delle scuole e rispettive famiglie (**941 nuclei familiari, per un totale di 900 madri e 880 padri circa**)

Destinatari intermedi: dirigenti scolastici, insegnanti delle scuole interessate

Destinatari finali: cittadine/i di Bresso adulti e autonomi (**discrezionalmente identificate/i in 6536 donne e 6294 uomini tra i 30 e i 77 anni**)

Identificazione e stima dei costi

Contributo alle scuole: € 1000-2000/anno (in funzione del numero di scuole partecipanti)

Contributo ai volontari accompagnatori: € 2500/anno

Attività di animazione e sostegno alle scuole: € 1000/anno

Azioni di comunicazione: € 500/anno

Coordinamento e gestione del progetto: interno

Prima realizzazione di percorsi protetti: € 100.000 (stima grossolana)

Attuazione del mainstreaming di genere: indicativamente 10% dei costi complessivi di realizzazione del progetto (esclusa la realizzazione di percorsi protetti) – circa € 600

Valutazione preliminare

Fattori di rilevanza del progetto rispetto al problema rilevato e al raggiungimento degli obiettivi generali del PTO e della visione strategica supportata

Le modalità di trasporto utilizzate hanno un impatto molto significativo sulla qualità della vita cittadina e sull'uso del tempo delle persone.

L'impatto potenziale delle azioni proposte rispetto all'obiettivo generale di mainstreaming di genere a cui il PTO fa riferimento (il "miglioramento delle pari opportunità e della partecipazione di donne e uomini ad uno sviluppo equilibrato") è stato valutato positivamente. Per i dettagli si rimanda alla valutazione ex ante riportata nella *Sezione II – Documento Direttore*.

Nella fase di progettazione esecutiva, la definizione degli indicatori di monitoraggio e valutazione, nonché dei dettagli operativi di ciascuna azione, terrà conto in modo esplicito di variabili di genere quali il numero di donne e uomini coinvolti a vario titolo nelle iniziative (accompagnatori, insegnanti, genitori e altri familiari, bambine/i, operatrici/tori specializzati, ecc.), i ruoli rispettivamente assunti e il contributo che il progetto potrà dare nel mettere in discussione gli stereotipi più diffusi, in vista di un miglioramento complessivo della qualità della vita delle persone.

L'educazione all'autonomia/socialità/cittadinanza attiva da parte di bambine e bambini viene ritenuta essenziale per preparare i più piccoli a diventare cittadine/i consapevoli e coinvolti in prima persona nel cambiamento/radicamento di stili di vita sostenibili.

Eventuali inconvenienti che deriverebbero dalla mancata realizzazione del progetto

Aumento dell'utilizzo dell'auto privata e peggioramento delle condizioni ambientali/di qualità della vita.

Incapacità di spostamento autonomo e consapevole da parte di bambine e bambini nella loro città.

Dal punto di vista di genere si rileverebbe una significativa perdita di opportunità per le famiglie che scelgono per i propri figli scuole fuori "quartiere", che non potrebbero più fruire di questo importante ausilio (il 68% dei genitori incaricati di accompagnare i figli a scuola sono donne). Inoltre, in una prospettiva più ampia, verrebbe a mancare un'occasione interessante di confronto – reso necessario dall'organizzazione dei tempi

e degli spostamenti richiesta dal pedibus – all'interno di ciascun nucleo familiare come tra famiglie diverse sui ruoli e la condivisione di responsabilità da parte di donne e uomini.

Valutazione della coerenza e del grado di integrazione tra l'azione e altri progetti in atto da parte dell'Amministrazione Comunale

Molteplici sono le competenze e le iniziative comunali in campo educativo-formativo:

- organizzazione e gestione dei servizi di mensa, di pre e post scuola e di trasporto pubblico per le materne (al quale il pedibus fa da completamento per le scuole elementari);
- **progettazione di iniziative di teatro famiglia - teatro scuola – letture in Biblioteca;**
- **proposta (in fase di avvio a ottobre 2009)** di istituzione del Consiglio Comunale dei ragazzi, esempio di coinvolgimento attivo dei bambini nella vita cittadina;
- **progettazione di iniziative di educazione ambientale, che si sono negli anni evolute dalle più semplici iniziative di sensibilizzazione, all'informazione e formazione sulla possibilità di rendere sostenibile il mondo in cui viviamo.**

In quest'ottica l'Amministrazione Comunale ha proposto alle scuole primarie del territorio l'avvio del **Pedibus per l'anno scolastico 2006/2007**, che prevedeva una serie di lezioni e laboratori in aula per lo studio dei sistemi di mobilità cittadina delle fasce più deboli della popolazione e la ricerca della definizione dei percorsi più adatti allo svolgimento pratico delle azioni.

All'iniziativa ha aderito il **I Circolo delle Scuole primarie di Bresso** (scuole Kennedy e Romani). Le **classi quarte** hanno svolto le attività descritte durante tutto l'anno scolastico, con il supporto degli insegnanti, dei genitori e dei gruppi di volontariato coinvolti dall'Amministrazione Comunale.

Sintesi della prima sperimentazione effettuata

(anno scolastico 2006/2007)

Scuole: Kennedy e Romani – classi IV

Azioni: lavoro in classe con bambini e insegnanti > definizione linee > discussione con i genitori > attivazione sperimentale Pedibus

Gestione del servizio: Creda onlus

Numero bambine e bambini che hanno partecipato / numero bambine e bambini classi IV

- Kennedy: 57 / 61 = **93,4%**

- Romani: 61 / 82 = **74,4%**

- Totale: 118 / 143 = **82,5%**

Numero bambine e bambini che hanno partecipato / numero bambine e bambini iscritti alla scuola

- Kennedy: $57 / 309 = 18,4\%$
- Romani: $61 / 367 = 16,6\%$
- Totale: $118 / 676 = 17,4\%$

Numero linee di Pedibus attivate

- Kennedy: 4
- Romani: 7
- Totale: 11

Durata della sperimentazione del servizio

- Kennedy: 26 febbraio-2 marzo 2007(5gg) + 21-25 maggio 2007 (5gg) = **10gg**
- Romani: 13-17 novembre 2006 (5gg) + 21-25 maggio 2007 (5gg) = **10gg**
- Totale: **20gg**

Il grado di soddisfazione raccolto da genitori e insegnanti ha rafforzato l'idea di proseguire nella progettazione con il progressivo **allargamento e consolidamento del servizio** fino a farlo diventare un vero e proprio servizio **pubblico garantito tutto l'anno**. La coincidenza dell'avvio di predisposizione del Piano Territoriale Orari ha permesso la compenetrazione delle due progettazioni, entrambe coordinate dall'U.O. Politiche per lo Sviluppo Sostenibile.

Il target da coinvolgere riguarda pertanto le famiglie delle/degli alunni di tutte le scuole primarie, prioritariamente le madri, in prima approssimazione identificate nel 68% dei genitori accompagnatori abituali (dato da analisi preliminare dei bisogni svolta a campione), pari a circa 600 donne fra i 30 e i 50 anni, e in secondo luogo i padri, indicativamente calcolati in circa 280 uomini della stessa età.

Nel mese di **giugno 2007** è stato distribuito presso gli sportelli comunali un **Questionario sulla mobilità cittadina**, funzionale all'approfondimento della conoscenza di alcuni aspetti importati anche in funzione dell'organizzazione del Pedibus.

Numero di questionari raccolti 132 di cui 50,7 % donne 49,3 uomini

Dall'analisi delle risposte del questionario si conferma l'importanza del tema della mobilità autonoma e della sicurezza degli spostamenti nell'ambito del territorio bressese, in particolare emerge l'esigenza da parte dei cittadini di avere mezzi di trasporto alternativi a quelli tradizionali.

Si evidenzia inoltre un utilizzo preminente dell'automobile rispetto al mezzo pubblico. Sono utilizzati come mezzi di trasporto anche la moto o la bicicletta, ma in misura notevolmente minore. I cittadini intervistati, sia uomini che donne, che utilizzano l'automobile, esprimono il desiderio, se fosse possibile, della condivisione del viaggio in auto "in contatto" con persone che percorrono lo stesso tragitto, (car pooling). Questa "condivisione" realizzerebbe un notevole risparmio economico per l'utente ed un miglioramento nell'impatto ambientale con minori emissioni di gas nell'aria.

Tutti i cittadini (sia uomini che donne) esprimono l'esigenza di utilizzare la bicicletta, se esistessero percorsi sufficientemente protetti, sia per recarsi sul posto di lavoro, sia per svolgere altre mansioni. Questa tendenza è stata espressa anche dai pensionati, che utilizzerebbero la bicicletta sia per svolgere piccole mansioni amministrative che per recarsi a fare la spesa: si evidenzia quindi da parte della cittadinanza particolare attenzione per gli spostamenti ciclopedonali e non motorizzati.

Dall'analisi della rilevazione del contesto del territorio si evidenzia un numero elevato di donne con età che oscilla dai 30 ai 45 che si incaricano di portare i figli a scuola utilizzando l'auto privata come mezzo di trasporto; è pertanto da parte del genere femminile che si evidenzia soprattutto il desiderio di conciliare ed armonizzare i tempi di vita ed i tempi sociali, migliorando la vivibilità della città anche attraverso una organizzazione degli orari che favorisca una maggiore accessibilità sul territorio: si è espresso ad esempio il bisogno di mandare i figli a piedi con un servizio di accompagnamento (con adulti) se gli orari di passaggio si conciliassero con l'orario di lavoro.

Sintesi della seconda sperimentazione effettuata

(anno scolastico 2007/2008)

Suole: Kennedy e Romani – classi V (*ex IV già coinvolte nella prima sperimentazione*) e successivo allargamento a tutti i bambini delle due scuole

Azioni: raccolta adesioni, coinvolgimento volontari, definizione linee > attivazione Pedibus

Gestione del servizio: Creda onlus

Numero bambine e bambini che hanno partecipato / numero bambine e bambini classi V

- Kennedy: 20 / 61 = **32,7%** (-60,7% rispetto alla prima sperimentazione)

- Romani: 31 / 82 = **37,8%** (-36,6%)

- Totale: 51 / 143 = **35,6%** (-46,9%)

Numero bambine e bambini che hanno partecipato / numero bambine e bambini iscritti alla scuola

- Kennedy: 20 / 309 = **6,4%** (-12% rispetto alla prima sperimentazione) **+5 iscritti = 8%**

- Romani: 31 / 367 = **8,4%** (-8,2%) **+4 iscritti = 9,5%**

- Totale: 51 / 676 = **7,5%** (-9,9%) **+9 iscritti = 8,8%**

Numero linee di Pedibus attivate

- Kennedy: **3** (-1 linea rispetto alla prima sperimentazione) **+1 linea**

- Romani: **4** (-3 linee)

- Totale: **7** (-4 linee) **+1 linea**

Durata della sperimentazione del servizio

- Kennedy: dal 3 dicembre 2007 a fine anno scolastico = 125 gg

- Romani: dal 3 dicembre 2007 a fine anno scolastico = 125 **gg**
- Totale: 250 **gg**

L'azione pilota esplicitamente collegata agli obiettivi del progetto finanziato dalla Regione per la redazione del PTO si è caratterizzata come ripresa e consolidamento delle prime due fasi di sperimentazione.

La prosecuzione ed "**entrata a regime**" del servizio è stata anticipata da incontri di sensibilizzazione sui temi della mobilità sostenibile finalizzati all'incentivazione dell'utilizzo del Pedibus.

Gli incontri, coordinati dalla funzionaria responsabile dell'U.O. Politiche per lo Sviluppo Sostenibile del Comune, hanno coinvolto insegnanti e dirigente delle due scuole.

Avvio del servizio (anno scolastico 2008/2009)

Scuole: Kennedy e Romani – tutte le classi

Azioni: incontri preliminari, raccolta adesioni, coinvolgimento volontari, definizione linee > attivazione Pedibus

Gestione del servizio: Amministrazione Comunale

Numero bambine e bambini iscritti: scuola Kenndy F 3 M 4

Numero bambine e bambini iscritti: scuola Romani F 8 M 16

Numero bambine e bambini iscritti / numero bambine e bambini iscritti alla scuola

- Kennedy: $7 / 323 = 2,16\%$

- Romani: $24 / 371 = 6,46\%$

- Totale: $694 / 31 = 4,47\%$

Numero linee di Pedibus attivate

- Kennedy: **1**

- Romani: **3**

- Totale: **4**

Durata della sperimentazione del servizio

- Kennedy: dal 1 dicembre 2008 a fine anno scolastico = 127 **gg**

- Romani: dal 1 dicembre 2008 a fine anno scolastico = 127 **gg**

- Totale: **254 gg**

I dati relativi alla fase di consolidamento del servizio pubblico indicano la diminuzione delle adesioni al Pedibus. Un primo confronto informale interno allo staff di progetto ha messo a fuoco la necessità di una

valutazione intermedia del servizio, da operare sulla base di un **questionario rivolto alle famiglie non utenti del servizio Pedibus**.

Le risposte fornite dai genitori hanno messo in evidenza punti di forza e aree di miglioramento del servizio:

Punti di forza

- Riduzione dell'inquinamento e dell'affollamento all'ingresso della scuola grazie al minore utilizzo di auto private
- Occasione di socialità (possibilità di conoscere e frequentare alunne/i di altre età e classi) ed educazione all'autonomia di bambine/i (spostamenti a piedi, rispetto degli orari, attenzione ai pericoli, si sentono più grandi)
- Supporto alla conciliazione per i genitori: recupero di tempo per raggiungere il luogo di lavoro, minore necessità di dipendere da altri familiari per l'accompagnamento dei figli a scuola
- Occasione di conoscenza anche per i genitori

Aree di miglioramento

- Definizione dei percorsi
- Maggiore comunicazione sul ruolo degli accompagnatori e sulle garanzie che offrono, organizzazione di incontri di conoscenza reciproca tra famiglie e accompagnatori
- Tempi di attesa alle fermate (soprattutto nella stagione fredda)
- Alcuni percorsi hanno visto la partecipazione di un solo bambino

Le motivazioni segnalate dai genitori che NON hanno aderito al servizio sono:

- piacere di accompagnare i propri figli a scuola
- la vicinanza del domicilio alla scuola
- percezione di insicurezza
- difficoltà legate ai percorsi disponibili o al raggiungimento delle fermate
- utilizzo dell'auto per recarsi al lavoro (quindi anche per accompagnare i bambini a scuola)
- in alcuni casi bambini/e vanno già a scuola da soli, in altri sono considerati troppo piccoli
- utilizzo del pre-scuola

In diversi casi è stato in ogni caso segnalato interesse e condivisione del valore educativo dell'iniziativa.

Progetto “Gelsomina – La navetta che non inquina”

Prosecuzione e ampliamento del servizio di trasporto pubblico cittadino a chiamata.

L'Amministrazione Comunale intende ampliare e maggiormente caratterizzare il servizio sperimentato, ovvero una forma di trasporto a chiamata, che rappresenta uno dei possibili strumenti di mobilità sostenibile messi in atto in diverse realtà a supporto dei sistemi di trasporto pubblico locale.

Esso consiste nell'utilizzare mezzi pubblici di piccole dimensioni (es. minibus) per effettuare spostamenti personalizzati in base alle richieste degli utenti (con origine e destinazione scelte volta per volta), portando un certo numero di persone per ogni corsa e gestendo la concatenazione dei percorsi con un certo livello di flessibilità per riuscire a soddisfare le diverse richieste.

Il sistema di trasporto a chiamata deve essere in grado di pianificare il percorso di ogni veicolo utilizzato in base alle richieste ricevute. In generale, si cerca di soddisfare due esigenze contrapposte:

- la minimizzazione dei costi operativi (che possono lievitare nel caso di massima flessibilità possibile);
- la massimizzazione del livello di servizio offerto all'utente (che diminuisce se i tempi di attesa o di spostamento diventano lunghi).

Problema che si intende trattare

Il progetto pilota ha inteso contribuire all'individuazione di soluzioni al problema del congestionamento del traffico e dell'inquinamento / abbassamento della qualità della vita che ne deriva, con particolare attenzione rivolta all'accessibilità dei servizi di interesse pubblico.

I bisogni di spostamento delle/degli abitanti della città sono determinati da una serie di fattori quali i cambiamenti del mercato del lavoro, delle strutture e relazioni familiari e sociali, delle zone di residenza e della collocazione dei servizi, dalle caratteristiche personali di chi si deve spostare e altro.

Il trasporto pubblico non sempre può o riesce a rispondere ad una domanda tanto differenziata, con la conseguenza che nella maggior parte dei casi le persone ricorrono all'utilizzo dell'auto privata – più flessibile – o si trovano a dover dipendere da altri per raggiungere la destinazione desiderata.

Il congestionamento del traffico rilevabile all'interno del territorio comunale aumenta in corrispondenza di particolari momenti della vita quotidiana delle/degli abitanti della città, quali ad esempio i giorni di mercato, o per gli spostamenti verso/da i servizi pubblici essenziali.

Un'*indagine* realizzata nel mese di giugno 2007 tramite la somministrazione di un questionario alle/agli utenti degli sportelli comunali ha confermato l'importanza del tema della *mobilità* all'interno del territorio comunale e la *disponibilità* delle singole persone ad utilizzare mezzi e modalità di trasporto nuove e alternative all'auto privata, purché vengano create condizioni adeguate di sicurezza e flessibilità.

Nel corso della sperimentazione svolta nell'ambito del lavoro di preparazione del presente documento, tra il 2008 e il 2009, sono state effettuate due ulteriori indagini:

- la prima, svolta mediante un questionario in distribuzione libera presso gli sportelli comunali durante un periodo di quattro mesi, ha portato alla migliore e puntuale definizione del target specifico di utenza a cui

indirizzarsi nella progettazione esecutiva del servizio perché maggiormente interessati, ovvero la popolazione anziana (**2030 uomini e 2475 donne tra i 65 e i 77 anni**), ponendo per il momento in secondo piano la fascia di popolazione delle madri non lavoratrici e dei ragazzi (inizialmente considerati target equivalenti dal punto di vista dell'interesse individuale al servizio);

- la seconda, svolta con la partnership del Centro Sociale Anziani, associazione che raccoglie oltre 200 persone tra i 55 e i 90 anni circa, ha permesso di raccogliere ed elaborare 200 interviste e di ottimizzare in funzione di esse la progettazione del servizio, precedentemente solo ipotizzata, definendo le modalità di prenotazione (su telefonata il giorno precedente presso il centralino comunale), le destinazioni (tutte le destinazioni "sanitarie", ovvero tutti i 7 ospedali del circondario, tutte le sedi ASL dislocate in 4 Comuni diversi, alcuni centri polispecialistici a Bresso e nei Comuni vicini, oltre alle destinazioni intra Comune che erano già state individuate dal progetto).

Il servizio sperimentato è stato quindi ottimizzato per approssimazioni successive con l'ausilio diretto dell'utenza, ed è stato successivamente tenuto sotto osservazione mediante distribuzione di questionari sintetici agli utenti, da compilare e restituire durante il trasporto, dai quali sono emerse la buona riuscita del servizio sotto il profilo del soddisfacimento dei bisogni e delle criticità ipotizzate in sede di progettazione, tanto da suggerire opportunità di ampliamento del servizio da rendere per il futuro.

Obiettivi specifici / risultati attesi / prodotti

Il progetto di Trasporto collettivo intracomunale mira a promuovere il cambiamento dei comportamenti e degli stili di vita di chi deve spostarsi in città, ad esempio per fare la spesa (in prevalenza donne) o per raggiungere servizi di interesse generale (ospedali, ASL, poste, altre linee di trasporto pubblico, ecc...)

A tal fine la sperimentazione ha chiaramente dimostrato l'esattezza delle previsioni, ed inoltre una insperata potenzialità e flessibilità dello strumento negli utilizzi della fascia femminile della popolazione anziana, anche per impegni "leggeri" e del tempo libero (parrucchiere, grandi magazzini, ecc.). Il target si è confermato negli anziani, con un utenza per il momento di 124 persone, di cui 26 uomini e 98 donne. Si sono avute una ventina di richieste di trasporto non soddisfatte, che ci si prefigge di eliminare.

Il servizio si è quindi dimostrato:

- *Flessibile* per l'utenza e *gestibile* per l'Amministrazione
- *Efficace per decongestionare il traffico e aumentare l'accessibilità dei servizi* di pubblica utilità, con un ritorno positivo rispetto alla gestione complessiva dei tempi delle persone.

Dati i risultati positivi della fase di sperimentazione (si veda il paragrafo "Valutazione preliminare"), è stato deciso di proseguire l'erogazione del servizio, perseguendo alcuni specifici obiettivi di miglioramento volti all'aumento dell'efficacia ed efficienza del servizio:

- Aumento n° di trasporti (**media settimanale di almeno 35 trasporti contro gli attuali 26**), delle destinazioni raggiunte, del n° di corse collettive (**aumento a 5-6 delle persone trasportate per ogni corsa, dalle attuali 3-4**)

<u>Azioni</u>	<u>Risultati attesi</u>	<u>Prodotti</u>	<u>Indicatori</u> (disaggregati per genere, dove possibile)
Utilizzo software per gestione prenotazioni	Aumento efficienza	Software di gestione delle prenotazioni	n° utenti per corsa aumentato Km di trasporto individuale risparmiati
Reperimento fondi per prolungamento orario di servizio	Aumento soddisfazione utenza (eliminazione richieste insoddisfatte)	Nuove fasce orarie di erogazione del servizio	n° di corse aumentato
Attivazione di forme di auto-organizzazione dell'utenza (composizione di piccoli gruppi interessati a raggiungere le stesse destinazioni)	Aumento dell'efficacia nell'utilizzo del servizio (ottimizzazione destinazioni e orari)	Esistenza dei piccoli gruppi auto-organizzati	n° utenti/corsa incrementato

- o Ulteriore riduzione dei mezzi privati in circolazione

<u>Azioni</u>	<u>Risultati attesi</u>	<u>Prodotti</u>	<u>Indicatori</u> (disaggregati per genere, dove possibile)
Progettazione e sperimentazione di utilizzo mezzo per trasporti diversi (es. ragazzi verso le attività sportive pomeridiane)	Differenziazione della popolazione servita e dei servizi resi; riduzione dei tempi di trasporto; aumento di efficienza dell'investimento effettuato	Servizio potenziato e differenziato	N° trasporti individuali risparmiati Tempi di accompagnamento ridotti n° utenti per fascia d'età n° destinazioni raggiunte

- o Mantenimento/riduzione dei costi di gestione:

<u>Azioni</u>	<u>Risultati attesi</u>	<u>Prodotti</u>	<u>Indicatori</u> (disaggregati per genere, dove possibile)
Reperimento conducente mediante utilizzo di dipendente comunale	Riduzione delle spese aggiuntive del servizio; valorizzazione personale interno	Patente per autista comunale	Risparmio economico dell'A.C.
Studio delle modalità di autofinanziamento totale o parziale del servizio	Riduzione delle spese; possibilità di allargare il servizio	Report con piano di fattibilità	Risparmio economico dell'A.C.

- o Attivazione di un tavolo di discussione sul tema trasporti con la Provincia di Milano (emendato in sede di approvazione da parte del C.C.)

Area di intervento

Territorio comunale

Orizzonte temporale di attuazione

2009 / 2012

Soggetti coinvolti, con indicazioni del relativo ruolo e funzione (stakeholder, destinatari intermedi e finali, partner responsabili dell'attuazione dell'azione o di una sua parte, ...)

Soggetto promotore: Comune di Bresso – Ufficio Tempi, Uffici Sicurezza Sociale, Ufficio Sport, Ufficio Cultura, Polizia Locale, U.R.P.

Partners di progetto: Regione Lombardia, Centro Anziani, associazioni di volontariato, associazioni e società sportive

Stakeholders: persone anziane e loro famiglie (**2030 uomini e 2475 donne tra i 65 e i 77 anni**), famiglie con ragazzi dai 10 ai 15 anni circa (**486 ragazze e 526 ragazzi e rispettive famiglie**)

Destinatari intermedi: --

Destinatari finali: cittadine/i di Bresso nel loro complesso.

Identificazione e stima dei costi

Noleggio mezzo elettrico: € 14.300/anno

Conducente: € 26.000/anno

Software prenotazioni: € 25.000

Azioni di comunicazione: € 1000/anno

Coordinamento e gestione del progetto: interno, compreso nei costi generali di gestione

Attuazione del mainstreaming di genere: indicativamente € 600-700

Valutazione preliminare

Fattori di rilevanza del progetto rispetto al problema rilevato e al raggiungimento degli obiettivi generali del PTO e della visione strategica supportata

Utilizzo concreto di una modalità innovativa di trasporto pubblico locale

Raggiungimento di target specifici di utenza

Impatto di genere significativo (impatto diverso su uomini e donne all'interno della comunità) in quanto la sperimentazione ha chiaramente dimostrato una potenzialità e flessibilità dello strumento in particolare negli utilizzi della fascia femminile della popolazione anziana, anche per impegni "leggeri" e del tempo libero. Il progetto può migliorare la qualità della vita rispetto all'aumento di opportunità di utilizzo autonomo delle risorse che la città offre.

Durante l'esecuzione del progetto proseguirà il monitoraggio dell'utenza (popolazione anziana ed eventuali nuove fasce di popolazione coinvolte) in ottica di genere, anche grazie all'ausilio dei supporti informatici previsti (software prenotazioni).

Eventuali inconvenienti che deriverebbero dalla mancata realizzazione del progetto

Difficoltà negli spostamenti di fasce di popolazione “deboli” (anziani, bambini)

Mancato collegamento ad alcuni servizi essenziali (ospedali, ASL)

Ritorno alla situazione pre-sperimentazione

Mancato utilizzo di un mezzo acquisito

Valutazione della coerenza e del grado di integrazione tra l'azione e altri progetti in atto da parte dell'Amministrazione Comunale

Anche nei riguardi della popolazione anziana il Comune ha negli anni affinato i propri servizi e le proprie proposte, caratterizzandoli sulla base delle reali esigenze delle diverse tipologie di utenza anziana: non autosufficiente (assistenza domiciliare, pasti domiciliari); disabile o malata (contributo trasporto per le terapie); sola (telesoccorso); in difficoltà finanziarie (buono socio-assistenziale integrativo di pensione, integrativo per pagamento retta di ricovero); attiva (soggiorni climatici, corsi di nuoto attività motoria).

Il progetto pilota “Gelsomina” si inserisce in questo quadro come proposta di trasporto (non specializzato) per anziani (in maggior parte ma non esclusivamente) attivi e in discreta salute, con difficoltà di trasporto autonomo o mediante accompagnatori di famiglia. Si fornisce di seguito una breve sintesi dei risultati della sperimentazione effettuata:

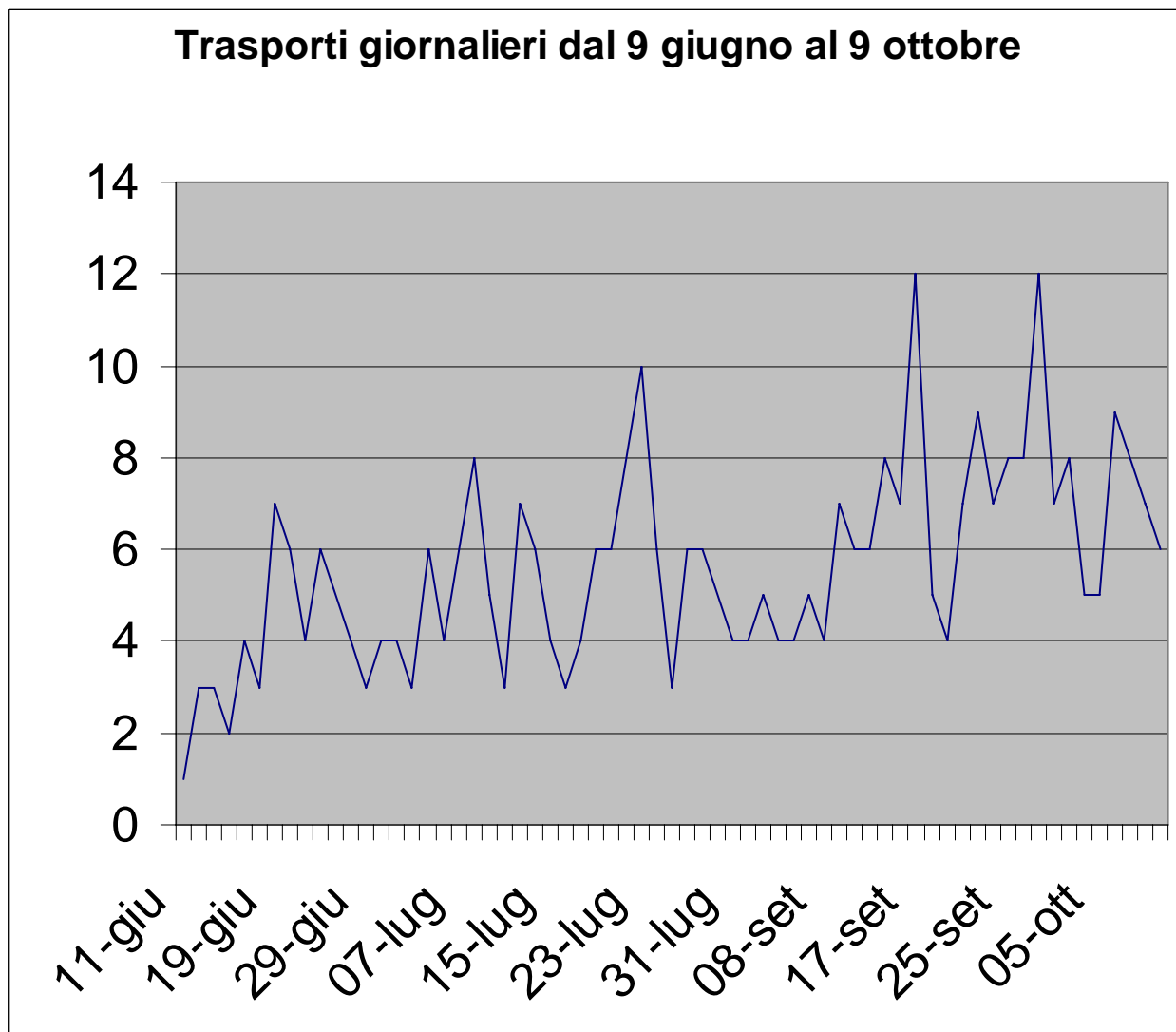
- Periodo di sperimentazione: 9 giugno – 9 ottobre 2009
- n° giorni di erogazione del servizio di trasporto: 67
- n° ore di erogazione del servizio di trasporto: 355 (5 ore/g – lun/ven dalle 8.00 alle 13.00)
- n° ore di apertura del servizio di prenotazione: 276 (4 ore/g – lun/ven dalle 8.00 alle 12.00)
- stima della riduzione dei mezzi di trasporto privati in circolazione: - 52
 - 36 auto
 - 16 taxi
- n° destinazioni raggiunte: 19
- richieste non soddisfatte: ospedali fuori raggio massimo che non è stato possibile raggiungere: (3/4 casi); inoltre molte prenotazioni negli ultimi giorni della sperimentazione, quando il successo dell'iniziativa ha causato l'esaurimento dei posti disponibili già nella prima mezz'ora di servizio del centralino prenotazioni (normalmente in servizio dalle 8 alle 12) – circa 20 richieste non soddisfatte in una settimana.
- n° totale trasporti effettuati (1 trasporto = 1 viaggio-utente): 365
- n° totale trasporti settimanali effettuati (media settimanale su 14 settimane): 26

- n° corse effettuate per ciascuna destinazione:

ANALISI DEI TRASPORTI DAL 9 GIU AL 9 OTT	
TOTALE	365
Maschi	68
Femmine	297
NIGUARDA	107
ASL CUSANO	47
ENTE MORALE CASA DI CURA ANZIANI	46
BASSINI	38
MULTIMEDICA SESTO	34
MERCATO BRESSO	21
CORMANO	18
STUDIO MEDICO BRESSO	12
VILLA MARELLI SESTO OSPEDALE	9
CENTRO FISIOTERAPICO CUSANO	8
COMUNE BRESSO	6
CIMITERO	6
CTO	6
ASL VIA TERENCEGGI CINISELLO	5
BANCHE BRESSO	5
CENTRO ANALISI VIA PATELLANI	4
GALEAZZI	3
CENTRO POLISPECIALISTICO CINISELLO VIA FROVA	3
ASL BRESSO	2

- n° utenti del servizio: tot. 124
di cui donne: 98
uomini: 26
- media di trasporti effettuati per persona: 2.9
di cui donne: 3,0
uomini: 2,6
- media utenti per ogni corsa: prima fase del servizio (giugno-luglio) tra 1 e 2; seconda fase (settembre ottobre) tra 3 e 4

Andamento delle prenotazioni:




Costi del servizio:

- Retribuzione conducente (contratto di lavoro interinale): € 26.400/anno
- Costi eventuali sostituzioni: comprese nel servizio interinale
- Retribuzione del personale comunale addetto al servizio prenotazioni (quota % sul tempo di lavoro complessivo): € 6.500/anno
- Noleggio mezzo: € 14.300/anno
- Monitoraggio e coordinamento del servizio (quota di retribuzione personale Ufficio tempi): € 5.500
- Azioni di informazione e comunicazione per l'avvio e la promozione: € 6.200

Osservazioni e giudizi delle/degli utenti:

Il questionario di gradimento del servizio, consegnato agli utenti all'inizio del trasporto e raccolto all'uscita, evidenzia percentuali di soddisfazione del 100%, ed inoltre la richiesta di ampliamento del servizio in orario pomeridiano per la maggiore utilizzazione.



3. Progetti attuativi Priorità 2 – Promozione attività produttive

Progetto “Cantieri Metrotramvia”

Promozione degli esercizi commerciali e della loro accessibilità durante i lavori per la realizzazione della Metrotramvia.

Problema che si intende trattare

Nel corso del 2010 è previsto l'avvio dei lavori di costruzione della Metrotramvia che da Milano porterà fino a Desio e Seregno lungo l'asse della Valassina; all'interno di Bresso i binari percorreranno la via Vittorio Veneto, asse centrale del commercio cittadino, rappresentando così motivo di preoccupazione per i commercianti a causa del pericolo di essere tagliati fuori dalla vita cittadina durante la realizzazione, che prenderà un periodo di tempo indicativo di due o tre anni.

La metrotramvia è un'opera gestita dalla provincia di Milano insieme ai vari Comuni situati sull'asse di percorrenza, e su di essa si fonda l'idea di snellimento del traffico da e verso la metropoli, e insieme la riduzione delle emissioni di CO₂, nell'ottica di migliorare la sostenibilità ambientale di tutta l'area nel prossimo futuro; come tale è stata caldeggiata dalle Amministrazioni pubbliche collocate lungo l'asse viario che porta a Milano, interessate da traffico di attraversamento intenso, soprattutto nelle ore di punta, tale da tagliare di fatto le città (tra cui Bresso) in due distinte parti.

A Bresso la decisione di avviare i lavori ha dato luogo ad un'intensa dialettica con i commercianti della via Vittorio Veneto (47 quelli censiti, dei quali il 14 % con titolarità femminile), e ad una serie di incontri pubblici tra Amministrazione Comunale, associazioni di categoria e diretti interessati, durante i quali l'Amministrazione ha anche lanciato un progetto, destinato a future richieste di finanziamento, per la creazione di un distretto commerciale sovracomunale lungo l'asse Valassina, e la sua seguente incentivazione economica.

Il problema resta aperto e molto sentito, anche da fasce di cittadini non commercianti, preoccupati della difficile accessibilità della via durante i lavori (si calcola un bacino di utenza per gli acquisti nella via di circa il 30% della popolazione “attiva”, consistente indicativamente in 1300 donne e 580 uomini in considerazione del fatto che le incombenze di acquisto sono femminili nel 69% delle famiglie bressesì).

Obiettivi specifici / azioni / risultati attesi / prodotti

- Miglioramento della visibilità e dell'accessibilità fisica agli esercizi commerciali interessati dall'apertura dei cantieri
- Studio di forme di comunicazione e iniziative promozionali adeguate

(segue tabella nella pagina successiva)

<i>Azioni</i>	<i>Risultati attesi</i>	<i>Prodotti</i>	<i>Indicatori (disaggregati per genere, dove possibile)</i>
Tavolo di discussione e co-progettazione con gli stakeholders	Diminuzione della contrapposizione pubblico-privato; reperimento soluzioni efficaci per la visibilità, l'accessibilità e la comunicazione	Proposte adeguate e condivise per la realizzazione di iniziative promozionali	n° partecipanti ai tavoli n° esercizi commerciali con titolare donna coinvolti e % su tot. esercizi commerciali interessati n° iniziative proposte
Realizzazione delle proposte progettuali	Aumento soddisfazione utenza e stakeholders; mantenimento del livello di fruizione degli esercizi commerciali; conservazione del volume di affari degli esercizi coinvolti	Iniziative promozionali	n° iniziative realizzate n° iniziative realizzate rispetto a quelle proposte n° esercizi commerciali con titolare donna coinvolti fasce orarie interessate dalle singole iniziative indicatori economici (da definire)

Area di intervento (intero territorio comunale, una specifica parte, ...)

Via Vittorio Veneto

Orizzonte temporale di attuazione

A partire da fine 2010 (data prevista per l'apertura dei cantieri)

Soggetti coinvolti, con indicazioni del relativo ruolo e funzione (stakeholder, destinatari intermedi e finali, partner responsabili dell'attuazione dell'azione o di una sua parte, ...)

Soggetto promotore: Comune di Bresso – Ufficio Tempi, Ufficio Lavori Pubblici, Ufficio Urbanistica, Ufficio Commercio, Ufficio Relazioni con il Pubblico

Partners di progetto: Associazioni di categoria dei Commercianti

Stakeholders: titolari degli esercizi commerciali interessati (**47 quelli censiti di cui il 14 % circa donne**)

Destinatari intermedi: cittadine/i di Bresso che si incaricano degli acquisti e del disbrigo pratiche (banche, uffici) in via Vittorio Veneto (**1300 donne e 580 uomini circa**)

Destinatari finali: esercizi commerciali dell'area interessata dai lavori

Identificazione e stima dei costi

Azioni e prodotti di comunicazione: € 10.000

Coordinamento e gestione del progetto: interno

Lavori accessori legati ad assicurare l'accessibilità degli esercizi commerciali: difficile la stima, che risulta legata alla progettazione esecutiva per la realizzazione della Metrotramvia

Attuazione del mainstreaming di genere: indicativamente € 1000.

Valutazione preliminare

Fattori di rilevanza del progetto rispetto al problema rilevato e al raggiungimento degli obiettivi generali del PTO e della visione strategica supportata

Importanza del tessuto commerciale esistente rispetto alle prospettive di sviluppo e valorizzazione delle potenzialità cittadine

Importanza della comunicazione in corrispondenza di opere pubbliche di interesse per l'intera cittadinanza

Impatto di genere significativo, in quanto il progetto interviene sulla riqualificazione dei servizi e sull'ampliamento delle opportunità imprenditoriali, ha quindi un impatto positivo sulle condizioni di vivibilità e di sviluppo della città nel suo complesso dal punto di vista di tutte le persone che la abitano, dunque anche delle donne, le cui opportunità di accesso, utilizzo e partecipazione attiva alla vita della città vengono in tal modo accresciute, e probabilmente in misura maggiore rispetto a quelle degli uomini.

Nella progettazione di dettaglio delle singole iniziative verrà dato risalto ai dati relativi alla partecipazione femminile alle attività imprenditoriali presenti sul territorio, in modo da valorizzarne il contributo allo sviluppo economico e produttivo, nonché ai bisogni specifici espressi da donne imprenditrici/lavoratrici e uomini imprenditori/lavoratori del settore in rapporto alle caratteristiche e ai vincoli posti dalle attività imprenditoriali e commerciali nella gestione del tempo di lavoro e personale.

Eventuali inconvenienti che deriverebbero dalla mancata realizzazione del progetto attuativo

Rischio di indebolimento/perdite gravi per gli esercizi commerciali.

Disagi per la cittadinanza e per chi si occupa delle spese settimanali in particolare.

Valutazione della coerenza e del grado di integrazione tra l'azione e altri progetti in atto da parte dell'Amministrazione Comunale

Il Comune di Bresso si è fatto promotore recentemente di un progetto finalizzato alla creazione di un distretto commerciale che riunisca tutti gli esercizi posti sull'asse interessato dai lavori, non solo sul territorio di Bresso ma anzi comprendendo tutto il tessuto commerciale dei Comuni posti sull'asse tranviario specificato, nell'intento di conferire valore e rappresentanza forte a chi aderisce all'iniziativa, e anche incentivazione economica a sostegno della possibile diminuzione del volume d'affari di quei commercianti.

Il progetto supportato in queste pagine si inserisce pertanto nel quadro generale dell'ascolto e risoluzione della criticità che al momento rappresenta la Metrotramvia per il commercio locale, inoltre completa il sostegno agli esercizi commerciali già progettato sotto il profilo economico, (come si è detto) con i necessari

aspetti di mitigazione dell'impatto dei lavori, sia sotto il profilo dell'accesso ai negozi che sotto il profilo della visibilità per chi transita oltre la barriera del cantiere.

Progetto “Centro commerciale a cielo aperto”

Valorizzazione dei servizi di prossimità attraverso strumenti diversi

Problema che si intende trattare

L'attività imprenditoriale di un territorio è simbolo del benessere della collettività, delle opportunità di impiego offerte ai giovani, della non dipendenza della popolazione residente dai grossi centri vicini (Milano in questo caso). Le **reti di vicinato** di Bresso (si sono già sensibilmente ridotte e rischiano di scomparire a causa dell'apertura di nuovi grandi centri commerciali (**164 quelli censiti, di cui il 14% donne**) ad esempio nel prossimo futuro nell'Area Commerciale ex Villa, dove verranno aperti servizi e negozi, con la conseguente trasformazione dell'area in un nuovo importante polo attrattore).

Si sente il bisogno del rilancio del tessuto commerciale della città mediante una pluralità di temi e di strumenti, da indagare preventivamente: uso e valorizzazione di percorsi pedonali, studio e proposta agli operatori di strumenti innovativi di e-commerce, creazione di un marchio per le realtà territoriali, creazione di una vetrina virtuale delle imprese sul portale comunale.

La definizione del progetto che si presenta è supportata anche da una breve indagine sull'esistenza di una “domanda” da parte delle/dei cittadini, ultimi fruitori dei servizi che si suggeriscono; l'indagine è stata avviata mediante interviste dirette durante la festa Madonna del Pilastrello dell'ottobre 2009, e verrà proseguita nell'ambito della fase attuativa del PTO, ma è già in grado di fornire un indirizzo di massima, seppur parziale rispetto alla pluralità di interventi definiti: il 30% delle/degli intervistati non effettua acquisti via internet ma lo farebbe se potesse acquistare con tali modalità da esercizi commerciali locali, ai quali attribuiscono maggior sicurezza riguardo alla qualità dei prodotti.

Obiettivi specifici / azioni / risultati attesi / prodotti

- Miglioramento dell'utilizzo degli esercizi commerciali di prossimità mediante forme di accessibilità alternative e di servizi aggiuntivi non offerti dalla grande distribuzione
- Studio di forme di comunicazione e iniziative promozionali adeguate
- Ottimizzazione dei tempi dedicati alle spese

<u>Azioni</u>	<u>Risultati attesi</u>	<u>Prodotti</u>	<u>Indicatori</u> (disaggregati per genere, dove possibile)
Installazione di software per la realizzazione e la gestione della banca dati sugli esercizi commerciali, e comunicazione alle imprese della password di accesso	Creazione di un collegamento stabile tra Comune e commercianti mediante servizi interattivi e aggiornamento in tempo reale delle banche dati comunali	Sistema informativo aggiornato sulle imprese del territorio	n° imprese aderenti n° imprese femminili aderenti
Approfondimento indagini sulle esigenze del mercato – domanda e offerta	Ottimizzazione del modello di progetto	Progetto esecutivo	n° destinatari intermedi/finali coinvolti
Informazione e formazione agli	Proposte per la conservazione	Offerta di	n° destinatari

operatori e aspiranti operatori di settore sulle esigenze del mercato del territorio	delle attività esistenti e l'avvio di nuove attività imprenditoriali	prodotti/ servizi adeguati alla domanda	intermedi/finali coinvolti
Creazione del marchio e della vetrina virtuale su portale comunale	Collaborazione tra pubblico e privato; promozione e marketing del territorio	Marchio; vetrina pubblicata su web comunale	n° accessi al portale n° imprese aderenti al marchio e relativo tasso di imprese femminili coinvolte
Informazione e comunicazione al pubblico	Informazione su larga scala, attraverso gli strumenti già collaudati	Pagine informative sul portale, opuscoli informativi	n° prodotti di informazione realizzati n° copie distribuite

Area di intervento

Territorio comunale

Orizzonte temporale di attuazione

A partire dal 2010

Soggetti coinvolti, con indicazioni del relativo ruolo e funzione (stakeholder, destinatari intermedi e finali, partner responsabili dell'attuazione dell'azione o di una sua parte, ...)

Soggetto promotore: Comune di Bresso – Ufficio Tempi, Ufficio Commercio, S.I.C., Ufficio Relazioni con il Pubblico

Partners di progetto: Associazioni di categoria dei Commercianti

Stakeholders: titolari degli esercizi commerciali (**164 quelli censiti ad oggi**)

Destinatari intermedi: cittadine/i di Bresso che effettuano i loro acquisti a Bresso, pari a circa l'87% della popolazione attiva per gli acquisti alimentari e il 54% per gli altri acquisti (**target interessato di circa 3156 donne e 1365 uomini**)

Destinatari finali: esercizi commerciali, cittadini interessati all'apertura di attività economiche

Identificazione e stima dei costi

Azioni e prodotti di comunicazione: € 5000

Corsi di formazione: € 3000/anno

Coordinamento e gestione del progetto: interno

Software gestionali: €18.000

Attuazione del mainstreaming di genere: indicativamente € 800

Valutazione preliminare

Fattori di rilevanza del progetto rispetto al problema rilevato e al raggiungimento degli obiettivi generali del PTO e della visione strategica supportata

Importanza dell'esistenza di un consistente tessuto commerciale di vicinato rispetto alle prospettive di sviluppo e valorizzazione delle potenzialità cittadine.

Impatto di genere significativo, in quanto il progetto interviene sulla riqualificazione dei servizi e sull'ampliamento delle opportunità imprenditoriali, ha quindi un impatto positivo sulle condizioni di vivibilità e di sviluppo della città nel suo complesso dal punto di vista di tutte le persone che la abitano, dunque anche delle donne, le cui opportunità di accesso, utilizzo e partecipazione attiva alla vita della città vengono in tal modo accresciute, e probabilmente in misura maggiore rispetto a quelle degli uomini.

Nella realizzazione del progetto verrà dato particolare risalto all'impatto delle singole azioni sulla popolazione femminile interessata nella domanda e nell'offerta dei servizi progettati, mettendo in relazione tali dinamiche con quelle che interessano gli uomini in posizioni analoghe, al fine di valorizzare i rispettivi apporti e potenzialità non ancora sfruttate, in un'ottica di reciproco stimolo e ampliamento di opportunità.

Eventuali inconvenienti che deriverebbero dalla mancata realizzazione del progetto attuativo

Rischio di annullamento o impoverimento del tessuto commerciale di vicinato.

Rischio di diminuzione della qualità commerciale dei prodotti offerti per occupazione degli spazi lasciati "vuoti" da parte di merci prodotte su larga scala.

Valutazione della coerenza e del grado di integrazione tra l'azione e altri progetti in atto da parte dell'Amministrazione Comunale

L'Amministrazione Comunale ha da poco avviato un progetto denominato "Marketing territoriale", che mira a migliorare la competitività del territorio cercando nel contempo di "pilotarla" prioritariamente verso lo sviluppo sostenibile. Si tratta di far assumere all'Ente locale un ruolo proattivo, fornendo alle imprese i migliori suggerimenti e il know-how utili ad ottenere l'abbattimento dei loro costi, soprattutto per le piccole imprese, che soffrono di diseconomie di scala. Il mezzo strutturato per ottenere lo scopo è l'implementazione di una banca dati condivisa tra diversi servizi comunali che si occupano di impresa e a sua volta interattiva con le componenti del sistema impresa, secondo un rapporto di reciproca collaborazione.

Il progetto "centro commerciale a cielo aperto" entra a buon titolo nel quadro sopra descritto, tanto da potersi considerare una "diramazione" del progetto per il marketing del territorio, per coincidenza di obiettivi generali (l'aumento dell'autosufficienza del territorio) e specifici (la promozione dell'attività economica) e con l'aggiunta di un approccio specifico legato all'ampliamento delle possibilità di fruizione anche temporale dei servizi e delle realtà commerciali del territorio.

4. Progetti attuativi Priorità 3 – Accessibilità dei servizi

Progetto “Carta Regionale dei Servizi”

Uno strumento per l'accessibilità on-line dei servizi comunali.

Problema che si intende trattare

Nel mese di **giugno 2007** è stato distribuito presso gli sportelli comunali un **Questionario**, funzionale all'approfondimento della conoscenza di alcuni aspetti importanti della vita cittadina, al fine di definire gli ambiti per la redazione del Piano Territoriale degli Orari. Il progetto, finanziato poi dalla Regione, è stato allora calibrato sugli aspetti critici della mobilità delle persone emersi dall'indagine, in quanto maggiormente interessanti ed esplorabili dall'Amministrazione Comunale. Dal questionario erano però emersi anche altri bisogni non espressi della cittadinanza, tra i quali la difficoltà di accesso agli uffici pubblici: difficoltà temporali di accesso agli uffici pubblici, banche, poste, servizi sanitari, a causa della coincidenza degli orari di apertura con gli orari di lavoro dei singoli.

Durante la progettazione che questo documento presenta si è avuto modo di raccogliere altre esigenze legate al tema dell'accessibilità degli uffici pubblici, che sono state espresse nella sezione III (Priorità strategica 3): esigenze importanti che sono compatibili con soluzioni alternative diverse, tra le quali l'accesso on-line alle pratiche e ai servizi, comunali e non; nel contempo dalla Regione sono pervenute segnalazioni importanti in merito allo scarso utilizzo della Carta Regionale dei Servizi in sostituzione della fruizione degli sportelli sanitari, e in merito alla facilità con cui questo strumento è adattabile ad esigenze differenziate, come ad esempio l'accesso agli uffici comunali on-line.

L'utilizzo della CRS e la sua diffusione tra la cittadinanza si propone quindi come strumento prioritario nel coniugare criticità differenziate:

- l'accessibilità ai servizi e agli uffici in orari liberi e adattabili alle esigenze individuali delle persone;
- la diminuzione del traffico locale di spostamento per recarsi presso uffici accessibili da casa;
- l'ottimizzazione di un investimento pubblico di valore già effettuato, e scarsamente utilizzato.

Il primo campione di cittadini su cui si farà leva per la diffusione del servizio è costituito da circa 600 persone che si sono già registrate al portale comunale.

Obiettivi specifici / azioni / risultati attesi / prodotti

- o Potenziamento dell'utilizzo della CRS
- o Apertura di alcuni servizi di interesse pubblico all'accesso mediante CRS attraverso il sito internet comunale

<u>Azioni</u>	<u>Risultati attesi</u>	<u>Prodotti</u>	<u>Indicatori (disaggregati per genere, dove possibile)</u>

Attivazione del servizio comunale di erogazione dei codici di accesso PIN/PUK agli utenti mediante postazione appositamente allestita (attualmente erogati solo dalla ASL)	Facilitazione nell'accesso degli utenti ai codici e di conseguenza nell'utilizzo della carta	Postazione per l'utilizzo della Carta; erogazione servizio	n° utenti che attivano il servizio
Comunicazione al pubblico sulla CRS, e sulle sue potenzialità di utilizzo	Informazione su larga scala, attraverso gli strumenti già collaudati	Volantini; inaugurazione dello sportello	n° copie di materiali informativi distribuiti
Avvio di servizi comunali accessibili on-line mediante CRS	Riduzione dell'accesso fisico agli sportelli comunali; miglioramento della produttività	Accesso on-line ai servizi comunali	n° servizi accessibili on-line attivati n° accessi on-line da parte dell'utenza Stima del tempo di front-office ridotto grazie all'accessibilità on-line dei servizi disponibili

Area di intervento (intero territorio comunale, una specifica parte, ...)

Comune di Bresso

Orizzonte temporale di attuazione

Da fine 2009 a tutto il 2010

Soggetti coinvolti, con indicazioni del relativo ruolo e funzione (stakeholder, destinatari intermedi e finali, partner responsabili dell'attuazione dell'azione o di una sua parte, ...)

Soggetto promotore: Comune di Bresso – Ufficio Tempi, S.I.C., U.R.P., Anagrafe, Tributi, Edilizia, Pubblica Istruzione

Partners di progetto: Regione Lombardia, ASL

Stakeholders: cittadine/i di Bresso

Destinatari intermedi: uffici comunali (**circa 32 dipendenti al front-office tra cui 21 donne e 9 uomini**)

Destinatari finali: cittadine/i di Bresso potenzialmente interessati (**donne e uomini indicativamente tra i 20 e i 55 anni, ovvero 5820 donne e 6042 uomini**).

Identificazione e stima dei costi

Sviluppo e gestione software: € 20.000

Convenzioni: costo interno

Azioni e prodotti di comunicazione: € 5000

Coordinamento e gestione del progetto: interno

Attuazione del mainstreaming di genere: indicativamente € 1000

Valutazione preliminare

Fattori di rilevanza del progetto rispetto al problema rilevato e al raggiungimento degli obiettivi generali del PTO e della visione strategica supportata

Importanza dello sviluppo delle potenzialità legate alle nuove tecnologie

Ampliamento delle modalità di accesso ai servizi

Impatto di genere potenzialmente significativo legato alla riduzione e migliore gestione del tempo della vita quotidiana normalmente impiegato per accedere ai servizi comunali. Interessanti risvolti potranno inoltre riguardare lo studio dell'utilizzo delle nuove tecnologie da parte di donne e uomini e la verifica dell'impatto di tali strumenti nella gestione dei tempi della vita quotidiana.

Eventuali inconvenienti che deriverebbero dalla mancata realizzazione del progetto attuativo

Mancato utilizzo delle potenzialità legate alle nuove tecnologie

Persistenza di code e disagi agli sportelli

Valutazione della coerenza e del grado di integrazione tra l'azione e altri progetti in atto da parte dell'Amministrazione Comunale

Nel corso dell'ultimo biennio sono state intraprese azioni di semplificazione amministrativa e di incremento dell'accessibilità dei servizi a più livelli:

- Autocertificazioni on-line: le/i cittadini hanno la possibilità di compilare da casa autocertificazioni e dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà. Le informazioni vengono estratte dagli archivi dell'anagrafe. Chi si reca allo sportello anagrafe e richiede certificati sostituibili dall'autocertificazione, ha la possibilità di ricevere una autocertificazione già completa di tutti i dati personali.
- Pagamenti Bancomat: presso l'Ufficio Tributi è possibile pagare ICI e TARSU mediante bancomat.
- Consultazione on line sul portale del Comune della situazione dei pagamenti delle tariffe e imposte comunali.
- Casella di posta certificata.

In questo ambito si inserisce anche il progressivo sviluppo ed evoluzione del sito web comunale, ora portale, molto frequentato e completo dei servizi interattivi sopra descritti, come della possibilità di iscriversi on-line per ricevere le notizie e le informazioni utili in tempo reale; di prossimo avvio l'apertura del collegamento interattivo su web con le imprese del territorio (progetto "marketing territoriale, già descritto) mediante password individuale, e l'apertura di ulteriori servizi accessibili via internet. Proprio a questo proposito le potenzialità offerte dalla Carta regionale dei servizi suggeriscono il progetto descritto, che è insieme di facilitazione amministrativa, di miglioramento dell'accessibilità agli uffici, e di riduzione dei tempi di lavoro.

Sezione IV – Il presidio, l’attuazione e la disseminazione del PTO

1. Il presidio politico e amministrativo e le connessioni funzionali

Il Comune di Bresso ha istituito l'Ufficio Tempi quale struttura di gestione delle attività finanziate dal progetto “Tempo liberato: tempo libero” e – dopo la chiusura del progetto – come presidio tecnico per l’attuazione del Piano.

L’ufficio Tempi è collocato formalmente all’interno dell’U.O. Politiche per lo sviluppo sostenibile e dovrà essere supportato nella gestione delle attività in corso e in progetto dagli uffici competenti per settore, via via identificati in relazione alla materia da trattare, e individuati da ora in linea generale nei seguenti:

Ufficio Relazioni con il Pubblico, Pubblica Istruzione, Cultura e Tempo Libero, Sport, Mobilità, Servizi Sociali, Lavori Pubblici, S.I.C., Anagrafe, Edilizia, Polizia Locale.

L’Ufficio Tempi, con la collaborazione degli altri uffici posti a presidio degli altri strumenti di programmazione (PGT, Piano dei Servizi, Piano Urbano del Traffico, Piano del Commercio, Piano di Zona, ecc.), dovrà curare la costante integrazione degli aggiornamenti di tali strumenti con le previsioni date dal PTO, ed inoltre i futuri aggiornamenti del Piano in relazione alle nuove disposizioni o all’avanzamento dei progetti in esso definiti.

Il presidio politico e istituzionale viene garantito dal Tavolo di coordinamento delle Politiche temporali urbane, da istituirsi con Deliberazione della Giunta Comunale in attuazione al presente Piano.

Il Tavolo di coordinamento dovrà includere:

- a) il Sindaco o, per suo incarico, il/la responsabile cui è assegnata la competenza in materia di tempi ed orari e che partecipa alla conferenza dei dirigenti;
- b) rappresentanti del Consiglio Comunale, delle istituzioni (comprese le istituzioni di parità) e delle parti sociali presenti sul territorio;
- c) i dirigenti dei diversi settori dell’Amministrazione Comunale
- d) i partners di progetto già acquisiti nel corso della realizzazione del PTO
- e) almeno una/un rappresentante dell’Ufficio Tempi e la figura eventualmente prevista a supporto dell’attuazione del mainstreaming di genere.

Il tavolo provvederà a stabilire le connessioni utili a sviluppare armoniche politiche temporali in Enti diversi in modo coordinato, e ad esso farà riferimento l’Ufficio Tempi per l’aggiornamento delle azioni attivate in base al Piano.

2. Il partenariato attivato

I partners acquisiti durante lo svolgimento del progetto possono essere suddivisi in:

- *Partners “istituzionali”*:
 - Direzione Didattica I circolo: inserimento del pedibus nel Piano dell’Offerta Formativa, inclusione degli argomenti a supporto della mobilità lenta nella programmazione, collaborazione nelle iniziative di divulgazione comunicazione e di indagine
 - Centro Sociale Anziani: disseminazione delle informazioni, collaborazione nelle iniziative di comunicazione e nelle indagini di gradimento, rappresentazione degli interessi degli associati
 - Unione Commercianti: disseminazione delle informazioni, collaborazione nelle iniziative di comunicazione e nelle indagini di gradimento, rappresentazione degli interessi degli associati
- *Partners “operativi”*, impegnati nell’attuazione di singoli progetti
 - Alpini Bresso
 - Associazione Amici del Parco Nord
 - Associazione Mittatron
 - AVIS

Tutte le associazioni elencate sopra sono state coinvolte nell’operatività delle attività di accompagnamento a scuola con il Pedibus.

3. Il cronoprogramma generale del PTO e delle azioni

Per l'attuazione del PTO si definisce l'orizzonte temporale di tre anni, a partire dal gennaio 2010 e fino al dicembre 2012. In seguito il Piano dovrà essere aggiornato in base alle criticità del territorio, ai servizi attivati e alle sperimentazioni attuate.

Nei tre anni di vigenza del Piano saranno attuate le azioni definite nella sezione precedente, con il seguente cronoprogramma:

Progetti	Azioni	Ult. trim. 2009:	1° sem. 2010:	2° sem. 2010	1° sem. 2011	2° sem. 2011	1° sem. 2012	2° sem. 2012
Piccoli passi – adulti e bambini a piedi per la città	Iniziativa di sensibilizzazione e coinvolgimento attivo bambine/i e famiglie							
	Standardizzazione del corso di formazione per insegnanti							
	Coinvolgimento di volontari nel presidio degli attraversamenti pedonali							
	Svolgimento del servizio con attraversamenti presidiati							
	Progettazione percorsi per pedibus e altri (es. percorsi per disabili)							
	Messa in sicurezza percorsi per pedibus e altri							
	Ricerca partnership con ASL servizio educazione							
	Svolgimento di corsi e iniziative varie in collaborazione con ASL							
Gelsomina la navetta che non inquina	Studio e progettazione software per gestione prenotazioni							
	Utilizzo software per gestione prenotazioni							
	Reperimento fondi per prolungamento orario di servizio							
	Sperimentazione servizio prolungato							
	Progettazione di modalità di utilizzo mezzo per trasporti diversi (es. ragazzi verso le attività sportive pomeridiane)							
	Sperimentazione delle modalità progettate							

	Attivazione di forme di auto-organizzazione dell'utenza							
	Reperimento conducente mediante utilizzo di dipendente comunale							
	Studio delle modalità di autofinanziamento, totale o parziale							
Cantieri Metrotramvia	Tavolo di discussione e co-progettazione con gli stakeholders							
	Realizzazione delle proposte progettuali							
Centro commerciale a cielo aperto	Installazione di software per la realizzazione e la gestione della banca dati sugli esercizi commerciali, e comunicazione alle imprese della password di accesso							
	Approfondimento indagini sulle esigenze del mercato – domanda e offerta							
	Informazione e formazione agli operatori e aspiranti operatori di settore sulle esigenze del mercato del territorio							
	Creazione del marchio e della vetrina virtuale su portale comunale							
	Informazione e comunicazione al pubblico							
Carta Regionale dei Servizi	Attivazione del servizio comunale di erogazione dei codici di accesso PIN/PUK agli utenti mediante postazione dedicata (attualmente erogati solo dalla ASL)							
	Comunicazione al pubblico sulla CRS, e sulle sue potenzialità di utilizzo							
	Avvio di servizi comunali accessibili on-line mediante CRS							

4. Le modalità di gestione controllo e monitoraggio

L'attività di gestione, controllo e monitoraggio dell'attuazione del Piano verrà garantita dall'Ufficio Tempi, che riferirà i progressivi stati di avanzamento al Tavolo di coordinamento, fornendo gli elementi di valutazione necessari alle decisioni da prendere. Il monitoraggio in particolare verrà svolto mediante raccolta dati presso uffici e servizi che detengono le informazioni e compilazione di report sintetici con cadenza semestrale, in linea con la suddivisione temporale definita dal cronoprogramma generale. Tali report dovranno evidenziare, per ogni progetto attuativo:

- le attività individuate per ogni azione dagli uffici competenti;
- i prodotti già ottenuti mediante la rilevazione degli indicatori definiti;
- le criticità incontrate e le conseguenti eventuali variazioni nella tempistica generale.

5. Le misure di informazione e comunicazione

La cittadinanza sarà informata sull'attuazione progressiva del Piano attraverso le pagine web ad esso dedicate sul sito internet del Comune.

Azioni e prodotti di comunicazione specifici dovranno essere elaborati per ciascuno dei progetti attuativi in sede di definizione dei progetti esecutivi, in funzione del target di riferimento, identificato puntualmente mediante analisi propedeutica alla definizione dell'operatività degli interventi.