I VOLUME

Piano territoriale degli orari della Città di Bergamo

Legge 53/2000 - L.R. 28/2004

COMUNE DI BERGAMO
Assessorato Pari Opportunità, Tempi e Orari della città, Politiche della Mobilità

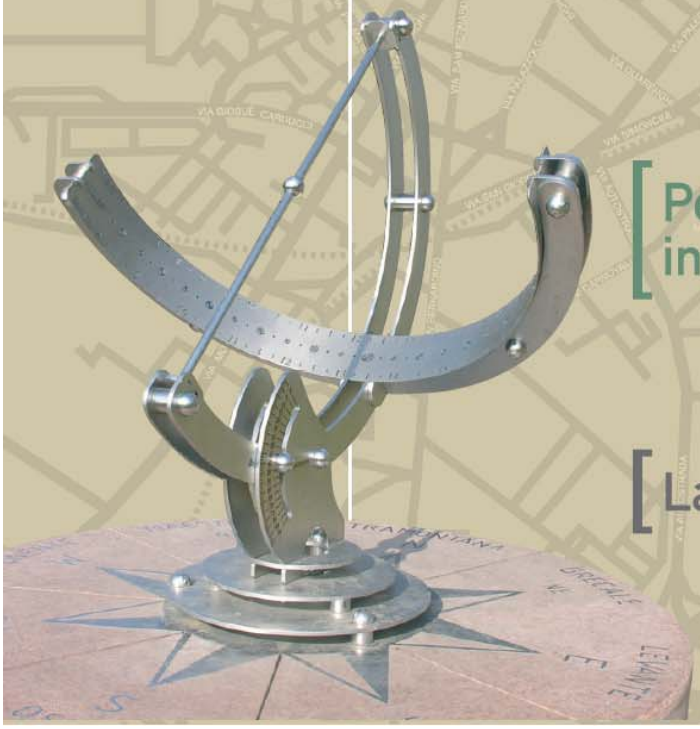
POLITECNICO DI MILANO

[Per una città ospitale

[Per una città in movimento e sicura

[Per una città della cura

[La città e il tempo



VOLUME I

STUDI PER IL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI

COMUNE DI BERGAMO
DIREZIONE TERRITORIO E AMBIENTE
UNITÀ DI PROGETTO PROGETTI SPECIALI

Politecnico di Milano

PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI DELLA CITTA' DI BERGAMO
Legge 53/2000 – L.R.28/2004

COMUNE DI BERGAMO

Responsabile del Progetto: ***Marina Zambianchi***

Gruppo di progettazione:
Renata Gritti
Francesca Gelmini
Vanessa Ghidoni
Giovanna Casati
Roberto Gaspani

Con la collaborazione dei partecipanti al corso di formazione "Metodi di progettazione partecipata di progetti temporali per la redazione del PTO":
Angelo Brolis
Silvio Cavati
Luigi Ferrari
Mirella Maretti

E per il Consiglio delle Donne:
Luisa Carminati
Graziella Norino
Mariella Piccolini
Nadia Savoldelli
Maria Vitali

POLITECNICO DI MILANO

Responsabile del Progetto: ***Sandra Bonfiglioli***

Gruppo di progettazione:
Gisella Bassanini
Laura Brioschi
Gianpiero Calza
Stefano Stabilini
Lucia Zanettichini
Roberto Zedda

Con la collaborazione di:

Elisa Faravelli
Micol Galli
Ruggero Golini
Nicola Rossi

Organismi di partecipazione nei tre progetti pilota:

Forum locale di Redona
Norino Graziella, Silletti Agata, Cesareni Mariella, Caprioli Maria, Carminati Luisa, Soddu Sebastiano, Giudici Enrico, Barbieri Paolo, Gherardi Nadia, Bonomi Andrea, Fumagalli Tommaso, Rocchi Ferruccio, Saita Bruno, Soda De Caro Vittoria, Parazzini Sergio, Cucchi Paolo, Zanini Elena, preside prof. Bolognini Livio; rappresentante consiglio d'istituto: Tassetti Laura; Cazzaniga Elena, Cosmai Luisa, Ingignoli Valeria, Barbieri Paolo, Bresciani Lisa, Bonomi Giuseppe, Bonomi Andrea, Monti Riccardo, Vittorio Gandolfi, Ghidotti Roberto, Re Claudio, Scarfone Gianni; Biggi Renato, Longoni Pierfranca, Bertolotti Claudio.

Forum locale del Centro cittadino
Caprioli Maria, Gaini Lorenzo, Cesarei Mariella, Carminati Luisa, Longoni Franca, Zilli Giuseppe, Garufi Tullio, Forchini Maurizio, Recalcati Marco, Riva Alessandro, Faretti Renato, Fassi Enrico, Parma Gigi, Scarfone Gianni, Cattaneo Fabrizio, Pirola Tiziana, Compostella Ettore, Malau Graziella, Lorenzi Fiorella (UNICREDIT), Meloni Maurizio (CREDITO BG), Cattaneo Giuseppe, Ghidotti Roberto, Re Claudio.

Forum locale di Città Alta
Casati Renzo, Acerboni Mariangela, Ginouliach Giovanni, Amaddeo Roberto, Marco Valle, Orazio Bravi, Manca Maria, Ferlinghetti Renato, Adobati Fulvio, Pirola Tiziana, Riva Giovanna, Paccanelli Rosanna, Meani Franco, Tonelli, Bacialli Marisa, Pezzotta Franca, Orso Betarice, Mazza Ferruccio, Albini Roberto, Pezzoni Giuseppe, Scanavino Sebastiano, Paganoni Donatella.

INDICE

VOLUME 1 STUDI PER IL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI

PARTE I I RIFERIMENTI TEORICI

Cap. 1 Politiche e progetti sui tempi della città organizzati in un piano territoriale dei tempi. Le ragioni sociali e urbanistiche, i portatori d'interesse, le pratiche partecipate. Referenze teoriche.
Cap. 2 I progetti che hanno pensato Bergamo

PARTE II CITTÀ DI BERGAMO. NUOVE CONFIGURAZIONI SPAZIALI, RITMI DI USO DEI LUOGHI E SERVIZI, GEOGRAFIA DELLE POPOLAZIONI MOBILI

Cap. 3 Le trasformazioni dell'uso dello spazio nei territori del sistema urbano bergamasco e la nuova morfologia degli insediamenti a scala locale e vasta. La maglia dei flussi e i luoghi di gravitazione.
Cap. 4 Rilievo e analisi dei ritmi urbani
Cap. 5 Primo atlante di rilievi statistici per costruire indicatori di qualità e di monitoraggio

PARTE III UN PATRIMONIO DI COSCIENZA CIVILE DA VALORIZZARE NEL PIANO DEI TEMPI DELLA CITTÀ

Cap. 6 L'origine delle politiche temporali a Bergamo
Cap. 7 Un patrimonio di coscienza civile da valorizzare nel piano dei tempi della città
Cap. 8 Il piano dei tempi in rapporto al Piano dei servizi e al Piano di governo del territorio

VOLUME 2 IL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI
DOCUMENTO DIRETTORE

Cap. 1 PREMESSE:
Il Programma di attuazione
Ruolo del Comune: le azioni
La finalità generale
La qualità 'abitativa' e i suoi indicatori
Le finalità specifiche
Gli strumenti di gestione
Le radici del Piano Territoriale degli Orari
La 'città abitata': configurazioni spazio temporali

Cap. 2 I QUATTRO INDIRIZZI STRATEGICI DEL PIANO:
1° Indirizzo – Mobilità sostenibile
2° Indirizzo – Accessibilità ai servizi e ai luoghi della città e del territorio
3° Indirizzo – Rivitalizzazione sociale e miglioramento della qualità urbana degli spazi pubblici
4° Indirizzo – L'Ufficio Tempi e gli strumenti di Piano

Cap.3 I PROGETTI PILOTA
Le schede di progetto:
"Fuori Centro. Le periferie al centro, animazione e identità di un quartiere della città"
"Incontriamoci sul Sentierone. La buona giornata e la festa"
"Perché Città Alta. Tempi di vita e di turismo"

PARTE I

I RIFERIMENTI TEORICI

1 - POLITICHE E PROGETTI SUI TEMPI DELLA CITTÀ ORGANIZZATE IN UN PIANO TERRITORIALE DEI TEMPI. LE RAGIONI SOCIALI E URBANISTICHE, I PORTATORI D'INTERESSE, LE PRATICHE PARTECIPATE. REFERENZE TEORICHE.

Le politiche sui tempi della città, di cosa si occupano

Le politiche temporali urbane si occupano delle relazioni esistenti fra l'uso individuale del tempo e gli orari pubblici.
Alla scala della città esse si occupano del suo funzionamento a diverse scale di organizzazione che garantisce ai cittadini di Bergamo di attuare la loro vita privata, quella sociale e quella pubblica; garantisce alle organizzazioni - imprese, famiglie, associazioni, enti ed istituzioni – di svolgere la loro attività.

Il funzionamento di una città ha due versanti interrelati: l'assetto spaziale o urbanistico; l'assetto temporale o degli orari dei servizi d'interesse generale, del lavoro e delle organizzazioni.

Per questo motivo di fisica dei modi di abitare, le politiche temporali urbane sono diventate politiche spazio-temporali benché la loro competenza e missione sia dedicata a tempi ed orari della vita di una città.

Per lungo tempo è sembrato che l'urbanistica, cioè i piani di costruzione della forma delle città e della sua articolazione spaziale fosse sufficiente a costruire il funzionamento della "macchina urbana" lasciando agli orari di lavoro e alla loro standardizzazione nella forma 4+4, il ruolo di regolare gli orari dei servizi d'interesse pubblico, dei processi produttivi e della vita familiare. Fra tutti i servizi d'interesse pubblico, i trasporti e le infrastrutture di trasporto di massa hanno giocato il ruolo di regolatore spazio-temporale della vita sociale della città, connettendo gli spazi della città tra di loro e con i territori extraurbani e sincronizzando la durata dello spostamento di un dipendente all'orario di lavoro della sua impresa .

Per questi motivi di strutturazione della vita sociale, il tema dei servizi e quello della "viabilità" sono stati, dal secondo dopoguerra, il cuore dell'azione urbanistica.

Questa disattenzione dell'urbanistica agli aspetti temporali del funzionamento della città non può essere perseguita più a lungo, per ragioni generali che andiamo a sintetizzare prima di passare ad un'analisi specifica dei problemi temporali di Bergamo.

A ben guardare, non sono solo gli orari pubblici insediati nei servizi, nelle organizzazioni e nelle agende dei cittadini di Bergamo che influiscono sulla loro vita e su quella delle organizzazioni, ma anche quelli di altri territori che riguardano la vita dei cittadini, delle imprese, degli enti e delle istituzioni di Bergamo. Questo arcipelago di territori è chiamato, dai geografi e dal pianificatori, sistema urbano. Il *sistema urbano bergamasco* è costituito dalla città di Bergamo e dall'insieme dei territori nei cui insediamenti e con le cui comunità gli abitanti, le imprese, le organizzazioni bergamasche intrattengono relazioni di vita e di lavoro.

Costruire le carte del sistema urbano bergamasco è uno dei compiti dell'Ufficio Tempi della Città di Bergamo.

Nel primo capitolo di questo volume, è stata fatta una interpretazione dei piani regolatori generali di Bergamo - che sono stati attuati dal secondo dopoguerra - per comprendere l'eredità di problemi che riguardano l'organizzazione spaziale di Bergamo e anche per comprendere come è stato interpretato dai piani il destino della città. Ogni piano ha costruito i problemi che saranno assunti dal piano successivo. Ciò che non è stato realizzato è altrettanto importante di ciò che è stato fatto se si legge il progetto scritto e disegnato come documento della vita civile e pubblica della città, dei suoi riferimenti culturali e dei suoi interessi e di come il progetto ha saputo dare volto pubblico ad interessi privati.

Le leggi di riferimento

L'area di competenza dell'azione pubblica è lo spazio urbano e le leggi prevedono il coordinamento sul territorio extraurbano di politiche temporali.
L'azione pubblica sui tempi della città si occupa pertanto *non di stock e delle loro quantità*, ad esempio quante nuove scuole sono necessarie, ma si occupa di *costruire relazioni temporali adeguate* - ad esempio fra orari e calendari delle scuole materne, orari di lavoro dei dipendenti, orari di lavoro dei genitori, orari dei trasporti - in ragione di nuovi usi del tempo e del territorio da parte degli abitanti e delle imprese. La quantità di scuole da insediare è compito della pianificazione urbanistica.

L' attuazione di progetti sui tempi della città si avvale di un corredo di leggi più vasto.

- l'articolo 36, terzo comma della legge 8 giugno 1990 n° 142 *"Ordinamento delle Autonomie Locali"* assegna al Sindaco il potere di "coordinare gli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché gli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle amministrazione pubbliche, al fine di armonizzare l'esplicazione dei servizi alle esigenze complessive e generali degli utenti";
- l'art. 2, 2° comma, della legge 7 agosto 1990, n° 241 *"Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi",* introduce l'obbligo di concludere i procedimenti amministrativi entro un termine breve definito per ciascun tipo di atto, in quanto anche la celerità della risposta della Pubblica Amministrazione viene considerata come un fattore di crescita, atto ad evitare ai cittadini le conseguenze negative di un inutile spreco di tempo;
- l'art. 1, 2° comma lettera e) della legge 10 aprile 1991 n° 125 *"Azioni positive per la realizzazione della parità uomo-donna nel lavoro"*, indica, mediante una riorganizzazione del lavoro, delle condizioni e del tempo di lavoro, la via per favorire un miglior equilibrio fra responsabilità familiari e professionali e una più equa ripartizione di compiti fra i due sessi;
- l'art. 5 del D.Lgs. 3 Febbraio 1993 n. 29 *"Razionalizzazione dell'organizzazione delle Amministrazioni Pubbliche e revisione della disciplina in materia di pubblico impiego, a norma dell'art. 2 della Legge 23 ottobre 1992 n. 421",* e successive modifiche, che pone, fra i criteri generali a cui deve ispirarsi la riorganizzazione delle Pubbliche Amministrazioni *"L'armonizzazione degli orari di servizio degli uffici e di lavoro con le esigenze dell'utenza e con gli orari delle Amministrazioni Pubbliche dei paesi della Comunità Europea, nonché con quelli del lavoro privato";*
- la legge 285 del 1997 *"Disposizioni per la promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e l'adolescenza"* prevede interventi "a livello centrale e locale per favorire la promozione

dei diritti, la qualità della vita, lo sviluppo, la realizzazione individuale e la socializzazione dell'infanzia e della adolescenza…". La legge prevede inoltre la sperimentazione di servizi socio-educativi innovativi per la prima infanzia (0-3 anni);

- l'art. 11 del D. Lgs. 31 Marzo 1998 n. 114 *"Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4 della legge 15 Marzo 1997 n. 59",* introduce ampi margini di liberalizzazione negli orari delle attività commerciali, demandando ai Comuni per la loro regolamentazione a livello locale;
- il decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, istituisce la figura del *mobility manager* il cui compito è quello di "ottimizzare" dei "pacchetti di mobilità" per gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente di strutture produttive commerciali ed amministrative con più di 300 addetti e le imprese con più unità locali nella stessa città che complessivamente superino gli 800 addetti, con la finalità di ridurre il ricorso all'impiego del mezzo di trasporto privato a favore di dispositivi di multi-mobilità;
- la revisione della legge 142 (la n° 265 del 1999) modifica il testo dell'art. 36 - in seguito interamente recepito dal *Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali* (n°267/00) - rendendo obbligatorio per il Sindaco il compito di coordinare e riorganizzare "sulla base degli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale e nell'ambito dei criteri eventualmente indicati dalla Regione, gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici, nonché, d'intesa con i responsabili territorialmente competenti delle Amministrazioni interessate, gli orari di apertura al pubblico degli uffici pubblici localizzati nel territorio, al fine di armonizzare l'espletamento dei servizi con le esigenze complessive e generali degli utenti".
- Il DPR n° 275 del 1999 *"Regolamento recante norme in materia di Autonomia delle istituzioni scolastiche"* ai sensi dell'art. 21 della legge 15 marzo 1999 n° 59 assegna alle singole scuole l'autorità per la regolazione dei tempi dell'insegnamento. A tal fine le istituzioni scolastiche possono adottare tutte le forme di flessibilità che ritengono opportune.

Nel 2000 viene approvata la legge nazionale n° 53 *"Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città".*

La seconda parte della Legge 53 è dedicata ai tempi della città. Essa obbliga i Sindaci di città con più di 30.000 abitanti a :

- ✓ predisporre un Piano Territoriale degli Orari;
- ✓ istituire un Ufficio Tempi;
- ✓ individuare un Dirigente in materia;
- ✓ istituire un Tavolo di concertazione delle Istituzioni cittadine per l'attuazione dei progetti contenuti nel Piano .

Identifica due livelli di azione (quello *regionale* e quello *comunale*) ed è costituita dai seguenti articoli:

- ✓ Compiti delle Regioni (art.22)
- ✓ Compiti dei Comuni (art.23)
- ✓ Il Piano territoriale degli orari (art.24).
- ✓ Il Tavolo di concertazione (art.25)
- ✓ Orari della Pubblica Amministrazione (art. 26)
- ✓ Banche dei tempi (art.27)
- ✓ Fondo per l'armonizzazione dei tempi delle città (art- 27)

All'art. 24 della Legge 53 a proposito del *Piano territoriale degli orari* si legge:

"*… strumento unitario per finalità ed indirizzi, articolato in progetti, anche sperimentali, relativi al funzionamento dei diversi sistemi orari dei servizi urbani e alla loro graduale armonizzazione e coordinamento…*
I comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti sono tenuti ad individuare un responsabile cui è assegnata la competenza in materia di tempi ed orari e che partecipa alla conferenza dei dirigenti, ai sensi della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni…
Nell'elaborazione del piano si tiene conto degli effetti sul traffico, sull'inquinamento e sulla qualità della vita cittadina degli orari di lavoro pubblici e privati, degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, delle attività commerciali, ferme restando le disposizioni degli articoli da 11 a 13 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, nonché delle istituzioni formative, culturali e del tempo libero"

Facendo riferimento alla legge 53/00 e rilevato che la legge rinvia alle competenze regionali la definizione di norme per il coordinamento da parte dei Comuni degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, nonché la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale la Regione Lombardia ha approvato la Legge Regionale n.28/2004 *"Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi della città".*

La Legge Regionale individua nel coordinamento e amministrazione dei tempi e orari uno strumento per promuovere *le pari opportunità tra uomini e donne e 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 risiedono sul territorio regionale o lo utilizzano, anche temporaneamente.
La Legge è costituita dai seguenti articoli:

- ✓ Le finalità delle legge (art.1)
- ✓ Il sistema di coordinamento e amministrazione dei tempi e orari (art. 2)
- ✓ I Principi di cooperazione e sussidiarietà (art.3)
- ✓ Criteri generali di coordinamento e amministrazione dei tempi e degli orari (art.4)
- ✓ Criteri di adozione dei piani territoriali degli orari (art.5)
- ✓ Contributi per i piani territoriali degli orari (art.6)
- ✓ Attività di promozione (art.7)
- ✓ Attività di ricerca (art.8)
- ✓ Aspetti finanziari (art.9)

Piano dei tempi e pianificazione urbanistica, quale relazione

È da subito evidente che, a livello teorico, poiché nelle pratiche di vita dei cittadini e delle organizzazioni la regolazione degli orari pubblici e la costruzione urbanistica della città contribuiscono entrambe - e di fatto si integrano - definendo un'organizzazione spazio-temporale della vita urbana, allora la pianificazione urbanistica e il piano dei tempi della città hanno finalità comuni e sono destinati ad interferire.
L'interferenza va governata e condivisa da tecnici e amministratori di diversi uffici e prevista dal documento di piano. La relazione fra competenze dell'Ufficio tempi della città e l'Ufficio

urbanistico è stata difficile fino alla riforma della pianificazione urbanistica iniziata negli anni 90 e portata a compimento negli anni 2000 in tutte le regioni italiane.

La Regione Lombardia, prima con la legge 1/2001 che istituisce il Piano dei servizi e successivamente con la legge 12/2005 che iscrive il Piano dei servizi tra i documenti costitutivi del Piano di governo del territorio, ha reso possibile l'integrazione tra pianificazione urbanistica e piano dei tempi.

Il contenuto più significativo del Piano dei Servizi - come è stato pensato dalla legge regionale lombarda - è il *funzionamento* della città a diverse scale della vita associata .
È lo stesso problema di cui si occupano le politiche temporali urbane, soprattutto quelle strutturate in un Piano territoriale degli orari.
Sono in sostanza ambedue piani di accessibilità dei servizi d'interesse pubblico e generale. Peraltro hanno poteri formali, strumenti d'azione, tradizioni, attori sociali di sostegno profondamente diversi.
Le politiche temporali urbane sono giunte a trattare le dimensioni spaziali attraverso l'esperienza sul terreno e la riflessione disciplinare e ciò ha dato luogo a quella innovazione chiamata urbanistica temporale. I piani dei servizi sono giunti alla dimensione oraria e temporale sotto la veste del concetto di fruibilità dei servizi e dunque dei loro orari di apertura in rapporto ai nuovi profili temporali della domanda. È un concetto non ben sviluppato dalle leggi regionali (L.1/2001 e 12/2005), poiché gli argomenti relativi agli orari della città non sono facili da trattare né le pianificazione temporale costituisce un patrimonio di conoscenza e di competenza comune.

I due piani hanno origine diverse: le politiche temporali da un movimento di donne negli anni 80, "le donne cambiano i tempi"; il piano dei servizi ha origine nel rinnovo disciplinare, strumentale e legislativo (soprattutto regionale) della pianificazione urbanistica avvenuto negli ultimi venti anni.
Entrambi i percorsi si sono avvalsi della disponibilità di nuovi quadri disciplinari che si sono diffusi in Italia negli stessi anni, quali la pianificazione territoriale e le politiche urbane che hanno sviluppato la ricerca e la ricerca-azione in domini quali la costruzione del consenso, la partecipazione dal basso alle decisioni pubbliche, il management di progetti partenariali, la costruzione sociale dell'agenda pubblica.
I due piani hanno fuochi tematici diversi, lo spazio l'uno e il tempo l'altro. Molto vicina è la cultura del progetto che sottende i due piani. Sono in entrambi i casi politiche di qualità.

Diversi sono i portatori d'interesse messi in gioco dalle due forme di piano. I portatori d'interesse della pianificazione temporale hanno prevalentemente *interessi valoriali ed etici* (nuovi orari scolastici per migliorare la pedagogia, nuovi orari di lavoro per migliorare la bilancia vita/lavora e l'occupazione femminile) e ciò pone un freno a un investimento il cui ritorno è un bene comune senza proprietari. Il piano dei servizi ha da una parte ripreso la tradizione dell'urbanistica riformista italiana che già fece dei servizi un grande tema urbanistico, allora contro gli squilibri territoriali e per un nuovo mercato del lavoro soprattutto femminile. Dall'altra l'approccio prestazionale alla qualità dei servizi mette in campo gli interessi immobiliari che sono la leva del potere dell'azione urbanistica e il cuore del gioco di regolazione degli interessi privati e quelli pubblici.
.
È chiaro che all'alleanza con il Piano dei servizi è interessato il Piano dei tempi che dispone di più deboli poteri di azione. Gli interessi del Piano dei Servizi e dei suoi operatori verso le competenze temporali sono da rendere evidenti con il dialogo.

I due piani sono attualmente complanari e non subordinati. Le ragioni di una alleanza vanno motivate e regolamentate.
Nel cap.8 viene proposto come piano dei tempi e piano dei servizi possano interferire. Vi sono ragioni che dipendono dalle trasformazioni strutturali della morfologia urbana e della morfologia sociale che aprono problemi di governo congiunti sui tempi e gli spazi della città. Vediamoli nei caratteri generali e teorici prima di descriverli per la città di Bergamo

Cambiamenti strutturali e conflitti temporali legittimano l'azione sui tempi della città.

Le ragioni sociali della pianificazione temporale

Molte ricerche (Bonfiglioli, Boulin, Mueckenberger in corso di pubblicazione) hanno mostrato che le principali trasformazioni strutturali e culturali in atto nella società e nella città post-fordiste sono accompagnate da profondi cambiamenti temporali: gli orari di lavoro flessibili nel quadro delle regole post-fordiste di organizzazione del lavoro; la de-sincronizzazione dei sistemi di orari pubblici; l'aumento della mobilità di persone, merci e informazioni nel quadro della globalizzazione dei processi economici e sociali; i nuovi valori attribuiti all'uso del tempo per progetti di vita nel quadro della individualizzazione dei comportamenti e del consumismo.

Questi processi di cambiamento sono accompagnati da nuovi usi del tempo e del territorio e nuove attese di qualità della vita da parte dei cittadini.

La trasformazione dei sistemi orari che regolano la vita collettiva non è di facile gestione. Gli orari d'interesse pubblico in Italia non costituiscono una sfera capace di auto-regolarsi mediante pratiche sociali di mutuo adattamento domanda/offerta, così come non è una sfera governabile interamente dal mercato. Ad es. gli orari del commercio non si adeguano alla domanda dei clienti, lo fanno solo parzialmente e lasciano scoperti problemi significativi quali sono le chiusure dei negozi durante gli esodi estivi o la chiusura di negozi in concomitanza di eventi che attirano un pubblico internazionale.
Inoltre, i nuovi orari pubblici esito dell'espianto degli orari industriali e dell'economia dei servizi aprono *nuovi conflitti sull'uso del tempo*: fra generazioni, ad es. nell'uso degli spazi pubblici durante la notte o nella distribuzione della ricchezza fra generazioni nel quadro dell'attuale welfare; fra clienti dei servizi e dipendenti degli stessi poiché nuovi orari dei servizi possono richiedere nuovi orari di lavoro; fra tempi non standardizzabili della cura parentale e orari di lavoro che non sono *orientati alla famiglia*; fra genitori nella ripartizione della cura parentale; fra i sessi nella cultura dell'uso del tempo personale .

Un'idea di qualità della vita e della città.

Le politiche temporali urbane sono politiche di qualità che hanno per finalità:

1) *Il miglioramento della qualità della vita individuale* dei cittadini, nei termini di una migliore conciliazione dei tempi famigliari, degli orari di lavoro e dei tempi per sé;
2) *Il miglioramento della città abitata,* nei termini di una migliore organizzazione funzionale dell'organismo urbano per dare migliore accessibilità al patrimonio pubblico di beni e servizi e di un'architettura degli spazi pubblici incentivante nuove pratiche di vita sociale.

3) *Il miglioramento delle condizioni territoriali dello sviluppo economico sostenibile,* in ragione non solo della globalizzazione che richiede nuovi assetti locali e connessioni fra i territori, ma anche di nuovi valori attribuiti alla qualità dell'ambiente.

L'idea di qualità portata dalle politiche temporali urbane riposa due tre aspetti innovativi:

A- Dà valore alla scala quotidiana del tempo come misura della qualità di vita degli abitanti e, grazie a ciò, integra sul territorio le sfere separate della vita privata e della famiglia con la sfera pubblica del lavoro e dell'impresa, mediante i tracciati individuali di vita e lavoro.

B- Integra, con la valorizzazione delle pratiche di vita degli individui, delle collettività e delle imprese, gli obiettivi di miglioramento individuale, sociale e fisico-morfologici della città costruita.

C- Mette in relazione la piccola scala delle pratiche di prossimità con la grande scala della mobilità.

La costruzione dell'idea di qualità della vita nell 'esperienza delle politiche temporali urbane.

L'idea di *qualità della vita* si è arricchita e specificata nel corso del tempo.
Fin dall'inizio negli anni '80, nella fase italiana del movimento "le donne cambiano i tempi", le politiche sui tempi della città sono state *politiche per la qualità della vita.* Con questo obiettivo esse si sono distinte fin dall'inizio dal coevo movimento per le pari opportunità focalizzato sul miglioramento della bilancia vita/lavoro per conseguire migliore condizioni di accesso e permanenza delle donne sul mercato del lavoro.
Negli anni 70 la legge della Regione Marche in Italia integrava gli aspetti temporali e spaziali della qualità della vita in una prima concezione di *urbanistica temporale*: i tempi individuali e sociali non sono pensabili al di fuori dell'organizzazione funzionale del territorio che è generata oltre che dai sistemi pubblici di orario, anche e congiuntamente dagli assetti urbanistici . L'idea di qualità della vita si precisa come *qualità del vivere nei luoghi.*
Da parte di chi? dei *residenti e dei non-residenti temporaneamente con-presenti* negli stessi luoghi.
Per finire, la riflessione ha ulteriormente precisato il *chi* della domanda di qualità della vita. Non un individuo anonimo dotato del diritto formale di cittadinanza, componente silenzioso di popolazioni e gruppi sociali, bensì una *persona incarnata* in diverse età della vita. E'questo soggetto *parlante* che - praticando la vita quotidiana nei diversi luoghi del suo spazio di vita, in ragione dell'uso del *suo* tempo di vita - mette alla prova congiuntamente *e* i diritti formali di cittadinanza di cui egli stesso gode *e* gli assetti funzionali e simbolici dei luoghi stessi.
Qualità della vita slitta ancora di significato e si precisa: qualità del vivere quotidiano nei luoghi da parte della persona abitante incarnata nella sua propria età della vita.
Quale innovazione abbiamo acquisito?
1-Gli slittamenti di significato del termine qualità della vita hanno messo gli *abitanti* di una città e la loro capacità di parola o di espressione, al centro della concezione dei problemi temporali.
Al centro non sono stati posti gruppi sociali quali donne, lavoratori, imprenditori che sono certamente portatori d'interessi temporali anche in termini sociologici, bensì cittadini di una città nell'atto di praticare la vita quotidiana. Propriamente abitanti.
La costruzione dei problemi temporali parte da uno sguardo che si pone "all'ombra del cittadino" e lo osserva quando, nell'atto di praticare gli atti della sua vita, "mette alla prova" gli assetti temporali e spaziali dei luoghi del suo spazio di vita.
2- Il beneficiario dell'azione temporale è il cittadino abitante ed è possibile e lecito specificarne le caratteristiche fino alla scala della persona.

3- La microscala dei luoghi, dove si attuano i gesti corporei della vita quotidiana, viene valorizzata. E così la scala quotidiana del tempo.
La scala quotidiana di uso del tempo e la scala spaziale del corpo *gestuale* nelle pratiche di vita sono dimensioni *antropologiche* e *abitative* reciprocamente coerenti. Ed entrambe le dimensioni sono coerenti all'assunto che il beneficiario delle politiche temporali sia la persona abitante.
E' utile notare che le politiche temporali urbane hanno individuato la stessa scala spaziale e temporale che ha suscitato l' attenzione dei geografi del tempo negli anni 60 del Novecento.
4- L'urbanistica è chiamata ad operare una critica sull'oblio delle ragioni del corpo che ha caratterizzato tutta la fase postbellica della pianificazione territoriale ed urbana, a favore di una visione strutturalista di grande scala dei problemi urbani.
5- La sfera del lavoro e della sua specifica forma di normazione oraria sui tempi di vita può teoricamente ricongiungersi con la sfera della vita sul territorio e della sua specifica forma di regolazione. Lo spazio e il tempo della città si ricompongono in un unico spaziotempo quadridimensionale se i problemi vengono osservati dalla scala del corpo.
Questo approccio permette di ricomporre - teoricamente più che nell'azione pubblica - la frattura che fu operata, nel corso della storia europea, dal lungo processo di separazione della sfera spazio-temporale del lavoro, riservata agli attori del dialogo sociale dal mondo delle pratiche di vita. Dialogo sociale e dialogo societale trovano formalmente, sul piano teorico, una nuova sfera pubblica di azione congiunta.

I calendari della vita privata e sociale

I calendari della vita privata e sociale hanno cicli e articolazioni significativi e momenti salienti.

I cicli ricorrenti che costituiscono la base dei calendari sociali di vita e lavoro: il giorno, la settimana, la stagione, l'anno.
L'articolazione temporale della giornata che incrocia fenomeni naturali e geografici con culture e regolazioni sociali di uso del tempo: l'alba, la mattina, il mezzogiorno, il pomeriggio, la prima serata, la sera, la mezzanotte, la notte.
L'articolazione temporale della settimana che incrocia aspetti naturali, storico-culturale (la settimana), economici*:* giorno feriale, giorno festivo, week-end.
L'articolazione delle età nel ciclo della vita che incrocia aspetti biologici, antropologici e di strutturazione sociale: bambino/a, giovane, donna in condizione di doppia presenza (*care giver*), anziana/o.
Condizioni temporali salienti di stati o processi: effimero, temporaneo, emergenza, fretta.

Questi nomi radicali dell'articolazione della vita privata e sociale, culturale ed economica, di una comunità insediata costituiscono anche il lessico delle politiche temporali urbane.

L'azione partecipata.

Fin dai primi anni '90, le politiche temporali urbane condotte ad esempio dall'Ufficio Tempi di Milano, da quello di Bolzano, Genova, Roma e molte altre città e poi europee hanno condotto i progetti in forma partecipata mediante la costituzione di "tavoli quadrangolari" ai quali siedono i diversi portatori d'interessi sulle misure intraprese, ad es. orari del commercio. I partner lavorano secondo i principi della co-progettazione di azioni comuni. Pertanto

l'azione pubblica è condotta secondo gli schemi e la filosofia detta *governance*. Questa filosofia di azione pubblica è rinforzata dall'azione trasversale che conduce l'Ufficio Tempi a collaborare con altri Uffici comunali, provinciali e della pubblica amministrazione cittadina.

Morfologia degli orari di lavoro nel quadro degli orari pubblici

Ricordare il lungo percorso storico che ha costruito gli attuali assetti orari, e gli strumenti legali ed etici della loro normazione, ha lo scopo di gettare nella riflessione un dato del quale si ha generalmente scarsa coscienza. Gli assetti orari, che regolano la vita collettiva di una comunità insediata e la vita individuale dei cittadini (anche quella dei non residenti presenti temporaneamente in un luogo), sono *il* monumento della storia civile di un luogo. Questo monumento non lo si può vedere con gli occhi, data la non visibilità del tempo, ma il corpo e la ragione di ciascun abitante di un luogo lo percepiscono come ambiente di vita e di lavoro, analogamente a quanto avviene in un ecosistema.

Gli orari sono localizzati
Il concetto di *localizzazione degli orari pubblici* comprende due aspetti: le norme che li istituiscono hanno valore in un territorio e non in un altro; le attività regolate (scolastiche, industriali, famigliari) sono localizzate al suolo, sul territorio, e lì, in quel contesto definito istituzionalmente e spazialmente limitato, gli orari pubblici "entrano in vigore".

I sistemi di orari pubblici
Gli orari di lavoro e, in generale, gli orari pubblici non sono indipendenti gli uni dagli altri, ma si dispongono in sistemi di orari mutuamente vincolanti (Chiesi 1989).
Ha senso pensare agli orari pubblici come una *rete elastica* che si modifica quando cambia anche un solo orario. Ad es. è esperienza comune della vita familiare il gioco sapiente di adattamento dell'ora di pasto al cambiamento dell'orario di scuola di un partner della famiglia.

Sfera pubblica/sfera privata
Gli orari pubblici sono l'asse lungo il quale si ibridano mutuamente le sfere del pubblico e del privato, del personale e del sociale. Le politiche temporali urbane agiscono sugli orari pubblici e pertanto sulla relazione sfera privata/sfera pubblica, interesse individuale/interesse collettivo.

Orari flessibili
Il termine *flessibilità* nomina un vasto arco di forme temporali del lavoro postfordista: l'alta *varietà* dei moduli orari e dei calendari di lavoro nelle attività economiche; la *variabilità* nel corso del tempo degli orari di lavoro che riguardano uno stesso occupato; lo *stop and go* delle donne nel mercato del lavoro a seguito, ad esempio, della nascita di figli; la *temporaneità dell'orario* in casi di impiego precario; l'*autoregolazione* del dipendente all'ingresso e all'uscita dal lavoro; l'*autoregolazione* dei tempi di lavoro per molte categorie di lavoro autonomo.

Trasformare gli orari è un'azione complessa
Trasformare gli orari pubblici non è pertanto un'azione semplice, bensì complessa ed è difficile seguire l'impatto delle misure intraprese in tutta la catena della trasformazione temporale indotta.

È, per eccellenza, un'azione a razionalità limitata per la scarsa osservabilità della catena dei trasferimenti delle forme temporali. Inoltre gli orari sono interiorizzati dagli abitanti di un luogo ed essi appaiono loro come naturali (Tabboni 1984).

I portatori d'interesse

Le politiche temporali hanno, come primo problema di un'azione, quello di fare comprendere agli interessati che gli orari pubblici sono progettabili e pertanto possono essere migliorati:
Il coinvolgimento dei cittadini e delle organizzazioni in materia di cambiamento temporale dipende da un insieme di pre-condizioni che si possono peraltro costruire:

1- la capacità di esprimere i bisogni temporali da parte dei portatori d'interesse;
2- la consapevolezza di potere giocare un ruolo nella trasformazione possibile degli orari pubblici;
3- la conoscenza della materia cioè 'di cosa si parla ' e 'come si fa' e 'quali sono gli esiti possibili' della trasformazione degli orari pubblici;
4- il possesso di competenze tecniche per agire la trasformazione oraria;
5- la visione del futuro di ciascuno sia riguardo ai propri interessi, sia riguardo a questi in rapporto agli interessi generali;
6- la sensibilità all'azione partenariale, cioè ad agire sul proprio terreno secondo un disegno di azione, di obiettivi e di scopi che è stato costruito con altri partner con i quali si è legati da un agreement.

Non solo dare voce ma anche co-progettare
Il processo di crescita di una consapevolezza è stato lento in molte città europee e i tecnici degli ufficio tempi hanno messo il massimo impegno alla fase di *costruzione sociale* dei progetti. La struttura partecipativa di lavoro della costruzione sociale è stata chiamata 'tavolo di co-progettazione' (Bonfiglioli 2000) per sottolineare che il tavolo non è un luogo negoziale fra forze sociali e Comune del tipo 'win-win', ma un *luogo di progettazione partecipata fra portatori d'interesse che sanno assumere il ruolo di attori sociali capaci di orchestrare, e non solo mediare, interessi comuni e visioni strategiche.*
La pratica di governance chiamata co-progettazione è stata elaborata nelle politiche temporali inizialmente a Bolzano, è stata studiata dal sistematico lavoro di osservazione e ricerca svolto sull'azione pubblica, è stata teorizzata sul piano disciplinare.
Oggi è un termine della disciplina della governance riconosciuto internazionalmente (Mareggi 2000; Bonfiglioli, Boulin, Mueckenberger in corso di pubblicazione).

Co-progettazione e decisione pubblica
La complessa relazione esistente fra costruzione sociale del problema, co-progettazione delle soluzioni, azione partenariale e decisione pubblica è ancora oggi un problema affatto risolto dall'organizzazione dell'ente pubblico, in Italia e in Europa. Un'azione pubblica partecipata in modo sostanziale - cioè nella costruzione sociale del problema, nella condivisione della decisione e nell'azione partenariale – necessita di tre contesti capaci di entrare in interazione e di trattare argomenti mutualmente comprensibili: quello della sfera sociale dove agiscono gli abitanti e le forze sociali, quello della cultura amministrativa degli enti locali, quello dei tecnici.

La pianificazione temporale negli anni '90 ha dovuto agire in tutte e tre le sfere attuando un lento e complesso disegno di 'imparare facendo' nel quale la ricerca ha svolto il ruolo di

innestare, in un quadro di interazione complesso, e fare crescere una disciplina dell'agire comune che non è un modello generale ma la razionalizzazione parziale, eppure efficace, di un'intelligenza collettiva.

Le politiche temporali urbane hanno sostenuto e spesso anticipato la modernizzazione della pubblica amministrazione, in tutta Italia e anche in Europa, diventando il laboratorio di sperimentazione di due fuochi della riforma: l'azione pubblica partecipata; l'azione trasversale fra i diversi dipartimenti della pubblica amministrazione, interni e sul territorio.

I portatori d'interesse sono la chiave della costruzione del piano dei tempi della città di Bergamo

I cittadini in quanto portatori d'interessi in materia di tempi della città, prendono la parola:
1- sugli orari dei servizi di interesse pubblico e sull'organizzazione complessiva dei tempi della città;
2- sui loro tempi individuali di vita e di lavoro, familiari e di relazione;
3- sull'uso degli spazi della città e del territorio in relazione agli usi del tempo;
4- sull'accessibilità, rispetto ai vincoli temporali di cura e lavoro, dei servizi culturali, sportivi, di intrattenimento, alla persona;
5- sulla sicurezza, sulla qualità fisica e sulla qualità d'uso degli spazi pubblici della città e del territorio rispetto alle pratiche della vita quotidiana.

Ogni gruppo sociale, ogni organizzazione, ogni età della vita, ogni condizione abitativa soffrono di conflitti temporali nell'uso del tempo e hanno bisogni caratteristici di disporre di servizi e dei loro orari, su come sono regolati gli orari di lavoro, sulla qualità dell'accessibilità ai luoghi e ai servizi rispetto alle proprie esigenze di vita. Le attese di risolvere i conflitti spingono i diversi portatori d'interesse a 'capire cosa vogliono ', dopo che essi hanno compreso che gli orari pubblici sono frutto di contratti sociali e di nuove opportunità di soluzioni messe a disposizione dall'innovazione tecnologica, ad es. l'accesso telematico ad alcuni servizi.

Le politiche temporali sono nate a metà degli anni 80, in Italia, come politiche di qualità della vita e sono state intraprese dalle donne con famiglia e lavoro che hanno pertanto un alto impegno quotidiano di tempo dedicato alla cura parentale e al lavoro per il mercato oltre alla cura di sé. Lo slogan è stato "le donne cambiano i tempi".
Le politiche temporali urbane hanno pertanto *un'origine progettuale e non rivendicativa di tipo sindacale.* In molte inchieste condotte dall'Ufficio Tempi, ad es. sugli orari scolastici le risposte sulla soddisfazione degli orari erano largamente positive. Ma ancora maggiori sono state le risposte a favore di nuovi orari. Ciò dimostra che le domande poste dai portatori d'interesse per nuovi orari pubblici e nuovi tempi di vita collettiva non dipende solo dall'esigenza di risolvere conflitti temporali, ad es. conciliare tempi di lavoro e di cura familiare, ma anche da nuovi usi del tempo, stili di vita, valori. Su questa apertura al futuro riposa la possibilità di progettare i tempi della città per la qualità della vita e per una nuova idea di città e non solo di mediare conflitti.

Per concludere, origine e motore della costruzione del piano dei tempi della città è la crescente consapevolezza dei cittadini circa i loro diritti/valori ad esprimersi e a migliorare l'organizzazione del tempo sociale complessivo (sistema degli orari

pubblici, orari di lavoro, stili di vita locali) che regola la vita individuale e collettiva degli abitanti nel territorio

Chi sono i portatori d'interesse per tipi

I portatori d'interesse si classificano in generale rispetto a tre grandi categorie: i cittadini residenti; gli abitanti temporaneamente presenti in città quali sono i "consumatori dei servizi e dei beni pubblici della città", i businessman, i pendolari per studio e lavoro (Martinotti 1993, Nuvolati 2002) ; le organizzazioni che "producono orari".

I portatori di interessi di natura oraria e temporale, come sono state individuati dalle politiche temporali attuate fino ad ora nelle città italiane ed europee, sono:

A- ***Il mondo della scuola***, in particolare materna, elementare e media ha orari e calendari che sono legati in rete agli orari delle famiglie, agli orari di lavoro dei genitori e dei dipendenti, alla disponibilità delle donne, soprattutto con famiglia e bambini, ad entrare e a permanere nella sfera del lavoro per il mercato. Le esperienze hanno in generale 'messo a problema': l'estensione del progetto di nuovi orari e calendari scolastici alle scuole di ogni ordine e grado; la scelta che la bambina/il bambino sono i beneficiari principali del cambiamento degli orari e dei calendari scolastici; la maturazione di due obiettivi di qualità, quella pedagogica e quella del tempo di vita complessivo degli/delle allievi/e. Matura è la consapevolezza che esiste una relazione fra orari/calendari scolastici e occupazione femminile.
A corredo di queste nuove finalità, il mondo della scuola e i genitori stanno costruendo una rete di discipline, riflessioni e ricerche del tutto originali.

B- ***Gli imprenditori del commercio*** hanno posto alcuni temi strategici:
- Lo sviluppo economico e il destino dell'impresa commerciale in una prospettiva di lungo termine a fronte di un ridisegno dei calendari turistici nel territorio e dei nuovi profili temporali della domanda che richiedono l'apertura al sabato, nel tardo pomeriggio, nei giorni festivi;
- Il ruolo dell'ente locale a favore dell'occupazione femminile, in particolare per quanto riguarda: il reingresso delle donne dopo la maternità nel mercato del lavoro e l'adeguamento degli orari dei servizi all'infanzia nelle ore di prolungamento dell'apertura dei negozi al sabato, alla sera e ai festivi.
- Gli imprenditori del commercio hanno ribadito la necessità di migliorare i servizi e la qualità degli spazi pubblici: parcheggi a tempo per l'accessibilità fisica agli impianti; decoro e attrezzature dello spazio pubblico, centralmente la strada e la piazza; logistica dello spostamento delle merci in ingresso all'impresa e servizi innovativi per la consegna delle merci acquistate.

C- Gli imprenditori per quanto riguarda l'accessibilità agli impianti a scale diverse, il governo della mobilità delle persone, la logistica di spostamento delle merci, la modernizzazione ed integrazione dei servizi all'impresa. I portatori d'interesse non ancora conquistati sono centralmente gli imprenditori e in generale il mondo delle attività economiche. È necessario trovare una strategia adeguata di animazione.

D- Il sindacato, che fu il sostenitore delle politiche temporali urbane in Italia e col quale occorre riprendere una nuova stagione di rapporti.

E-Le donne che hanno promosso le politiche temporali urbane per la qualità della vita e il tema della conciliabilità dei tempi di vita e di lavoro. Sul ruolo delle donne di Bergamo il cap.n tratta le vicende della costruzione di una nuova sfera pubblica di azione.

La geografia degli interessi dei cittadini articolati per età della vita sono stati lentamente individuati da numerosi lavori di interazione e ricerca. È interessante esprimerli secondo le età e le stagioni della vita invece che secondo la loro collocazione nell'ambito della famiglia, del genere e del ruolo sociale.
Essi sono:

a- **le bambine/i bambini** come clienti dei diversi ordini scolastici per quanto riguarda la qualità, l'equità e la solidarietà nel rapporto fra tempo scolastico, tempi della famiglia e orari di lavoro;
b- **le donne di doppia presenza** per quanto riguarda le risorse disponibili sul territorio e nella sfera dell'impresa per meglio conciliare i tempi di vita, lavoro e per sé;
c- **i/le giovani** per quanto riguarda gli orari dei servizi a loro dedicati, in particolare quelli di intrattenimento e sportivi, anche per quanto riguarda l'apertura nel tardo pomeriggio, nella sera e nella notte;
d- **gli anziani** per quanto riguarda i servizi in condizione di emergenza e l'accesso alle attività culturali e di intrattenimento nelle ore serali e festive (trasporto pubblico dedicato). A questo tema di tipo orario si accompagna la domanda di qualità (sicurezza in condizioni particolari di motilità) delle infrastrutture della mobilità lenta e la qualità delle attrezzature degli spazi pubblici per sviluppare i circuiti di socialità.

Il patrimonio di consapevolezza e di attori sociali presente a Bergamo è la principale risorsa di piano

Elenco cronologico delle iniziative realizzate e dei documenti prodotti che hanno contribuito ad avviare e diffondere le politiche temporali urbane nella città di Bergamo.

CALENDARIO *(QUANDO)*	AZIONE *(CHE COSA)*	ENTE PROMOTORE E PARTNERS *(CHI)*
PRIMA FASE		
1991 febbraio -marzo	Indagine motivazionale "Donne a Bergamo"	Commissionata dalla Consulta delle donne elette nelle istituzioni.
1991-1992	Incontri di riflessione sulla vita quotidiana, l'organizzazione sociale, la struttura della città e i progetti individuali.	Gruppo di madri con figli e Associazione "infanzia e città".
1991	Nascita del Gruppo femminile "Le donne, i tempi, la città".	
1992 maggio-giugno	Corso "chiedere tempo. Saperi, desideri, progetti delle donne intorno ai tempi".	Donne della Fondazione Serughetti e Gruppo femminile "le donne, i tempi, la città".

1992 12 giugno	Istanza agli amministratori del Comune di Bergamo per la progettazione di un Piano Regolatore degli orari.	Gruppo "Le donne, i tempi, la città".
1993 25-26 febbraio	Seminario " I tempi di vita, i tempi di cura, i tempi per sé" di presentazione della proposta di legge sui tempi delle donne del PCI.	Donne della FIOM
1993 18 ottobre	Costituzione del gruppo di lavoro per la ricerca sul tema "Politiche degli orari a Bergamo"	CGIL Funzione pubblica
1993 ottobre-dicembre	Ricerca "Bergamo: i tempi e gli orari della città"	Segreteria Cgil e Cgil Funzione pubblica con al collaborazione di S. Bonfiglioli e L. Brioschi.
1994 Gennaio	Redazione del documento di riflessione sul PRG "Vivere nella città, vivere nel quotidiano".	Gruppo "Le donne, i tempi, la città".
1994 1 marzo	Seminario "Bergamo: i tempi gli orari la città"	Camera del lavoro e Funzione pubblica CGIL Bergamo e Ufficio formazione nazionale CGIL
1994 Maggio	Partecipazione al laboratorio città	Gruppo "Le donne, i tempi, la città"
1994 Maggio	Proposta di deliberazione di un Piano regolatore dei tempi e degli orari della città. proposta al sindaco Galizzi. Proposta respinta perché il Comune aderisce al progetto "Moblife" (gestito dal Censis e finanziato dalla UE).	Assemblea delle rappresentanti istituzionali (organismo deliberato dal Consiglio comunale).
1995	Inserimento del Piano dei tempi e degli orari nelle linee programmatiche 1995/99 dall'Amministrazione comunale	Sindaco
1995 Dicembre	Consegna rapporto finale progetto "Moblife" sulla mobilità urbana	Censis e Comune di Bergamo
1996 Febbraio	Osservazioni sul rapporto "Moblife" (lettera ad amministratori comunali e organizzazioni sindacali "Sugli orari e sui tempi della città. Progetti e proposte".	Gruppo "Le donne, i tempi, la città".
1996 11 marzo	Presentazione pubblica del progetto "Moblife"	
1996 9 luglio	Incontro di lavoro per lo sviluppo del progetto "Moblife"	Assessorato all'urbanistica, al traffico e all'ecologia, Comune di Bergamo, Azienda trasporto pubblico, Società gestione parcheggi, mondo produttivo, rappresentanti servizi pubblici, sindacato, Gruppo "Donne e tempi della città", scuola, associazioni, Gruppo "Le donne, i tempi, la città".

1997 Marzo	Incontri, letture del modulo didattico, presso la terza Università "Scambiare. Il tempo, i tempi, la banca del tempo.	
1997 settembre	Lettera a sindaco, assessore all'urbanistica e al Consiglio delle donne per promuovere un Piano dei tempi e degli orari e l'istituzione di un Ufficio Tempi.	Gruppo "Le donne, i tempi, la città".
1997 ottobre	Richiesta a sindaco, assessori di promuovere un Piano dei tempi e degli orari e l'istituzione di un Ufficio tempi.	Consiglio delle donne
1997 novembre	Redazione del documento "il tempo della mobilità"	Consiglio delle donne, 2° commissione

SECONDA FASE		
1998 gennaio-marzo	Colloqui con assessori del Comune di Bergamo	Consiglio delle donne, Labsat, Dip. Scienze del Territorio, Politecnico di Milano
1998 6 aprile	Discussione del dossier "Piano dei tempi e degli Orari per la città di Bergamo. Risultati dei colloqui. Primo disegno di politiche temporali	Consiglio delle donne, Labsat, Dip. Scienze del Territorio, Politecnico di Milano
1998 giugno	Incarico di consulenza al Politecnico di Milano: analisi preliminari, politiche temporali per la città di Bergamo. Deliberazione di Giunta comunale n° 602 del 12 giugno 1998 (P.G. 32155).	Giunta comunale
1998 2 ottobre	Convegno "La sicurezza dei cittadini di Bergamo"	Consiglio delle donne
1998 ottobre	Istituzione del Gruppo di pilotaggio Comune di Bergamo –Politecnico di Milano	Gruppo di pilotaggio e consulenza
1998 novembre –marzo 1999	Colloqui e workshop per la Costruzione collettiva e redazione di un Atlante di progetti pilota e proposte progettuali per la città. Allegato alla deliberazione di Consiglio Comunale n° 79 del 26 aprile 1999 (P.G. : E24047)	Assessori, presidenti di Circoscrizione, rappresentanti sindacali, rappresentanti di associazioni e gruppo di lavoro.
1999 aprile	Approvazione delle Linee Guida per la redazione finale del Piano regolatore dei tempi e degli orari della città di Bergamo. Deliberazione di Consiglio comunale n° 79 (Reg/E24047 PG del 26 aprile 1999).	Consiglio comunale
1999 maggio	Elezioni amministrative	
2000 giugno	Proposta a sindaco e assessori competenti in materia di politiche dei tempi e degli orari. Documento: "La politica dei tempi ed egli orari", Bergamo, 1 giugno 2000	Consiglio delle donne, 2° commissione

TERZA FASE		
2001 ottobre	Adesione alla richiesta di finanziamento FSE da parte del Centro Interunivrsitario	Assessore all'urbanistica, Comune di Bergamo
2002 5 giugno	Avvio regionale dell'iniziativa FSE	Gruppo di pilotaggio regionale
2002 settembre	Avvio coinvolgimento e progettazione inziativa FSE sugli orari scolastici e individuazione componenti del Gruppo di pilotaggio	Sindaco, assessori, Consiglio delle donne, CGIL, CISL, UIL, dirigenti scuole, rappresentanti commercianti
2002	Richiesta di discussione al Consiglio comunale per: la costituzione di un Ufficio tempi della città, per la predisposizione del Piano dei tempi e degli orari e l'uso delle risorse dell'iniziativa FSE sugli orari scolastici, per la realizzazione degli interventi progettati dalle scuole. Comune di Bergamo, Consiglio delle donne. OdG con richiesta di discussione urgente, Bergamo 28 ottobre 2002, n. reg I66521 P.G. del 29 ottobre 2000 Consiglio delle donne	
2003 18 gennaio	Assemblea aperta alle famiglie	Comune di Bergamo e Istituto Comprensivo Nullo
2003 gennaio /maggio	Partecipazione al Progetto FSE "Nuovi orari scolastici per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro delle donne e per migliorarne la posizione del mercato del lavoro"	
2003 febbraio	Seminario di studi "Le donne in città. Gli organismi delle donne si confrontano: obiettivi, mezzi, strategie", Bergamo	Consiglio delle donne
2003 febbraio-maggio	Corso di formazione	Dirigenti scolastici, insegnanti, funzionari comunali
2003 5 maggio	Colloquio in città: "Gli orari scolastici tra tempi del bambino, della famiglia e della città"	
2003 7-21 maggio	Progettazione di una ricerca su i tempi della famiglia, orari della scuola e tempi della città	Dirigenti scuole e insegnanti; assessorati urbanistica, istruzione, servizi sociali, ambiente; Uffici tempi, ecologia, istruzione; Politecnico di Milano e Università Milano Bicocca
2003	Partecipazione alla ricerca: "Nuovi tempi della città per la qualità della vita. Le esperienze lombarde in Europa" affidata all'IreR dal Consiglio Regionale della Lombardia, realizzata dal DiAP Area di Ricerca Urbanistica dei Tempi e della Mobilità, Politecnico di Milano, direzione scientifica Sandra Bonfiglioli,	Consiglio Regionale della Lombardia. La ricerca è stata pubblicata nel giugno 2004 dalle Edizioni Guerini e Associati, Milano.

	ricerca e coordinamento Marco Mareggi.	
2003 Dicembre	inserimento nel Peg 2004 del Settore urbanistica del Comune degli obiettivi relativi al Piano Territoriale degli orari	
2004 Gennaio/luglio	Progetto Pilota " Tempi della famiglia, della scuola e della città" finalizzato alla costruzione di un S.I.T. (Sistema Informativo Spazio Temporale).	Comune di Bergamo, in collaborazione con il Centro Interuniversitario di ricerca sui "Tempi urbani, tempi sociali e tempi di lavoro" (Università di Milano Bicocca – Dip. di Socilogia e Ricerca sociale e Politecnico di Milano – Dip. di Architettura e Pianificazione).
2004 Giugno	Delega Assessorile Tempi e Orari della città	
2004 luglio	Presentazione del Progetto Pilota " Tempi della famiglia, della scuola e della città" finalizzato alla costruzione di un S.I.T. (Sistema Informativo Spazio Temporale) alla Giunta Comunale.	Comune di Bergamo
2004 settembre 2004	Presentazione del Progetto Pilota " Tempi della famiglia, della scuola e della città" finalizzato alla costruzione di un S.I.T. (Sistema Informativo Spazio Temporale) nell'ambito della settimana europea sulla mobilità promossa dal Comune di Bergamo presso Palazzo Frizzoni	Comune di Bergamo
2004 dicembre	Definizione delle linee programmatiche di mandato e predisposizione del PEG 2005 che prevedono la predisposizione e la costruzione del Piano dei Tempi della città ai sensi della L.53/2000 e della L.R.28/2004.	Comune di Bergamo, Assessorato ai tempi della città Direzione Territorio e ambiente – Unità di Progetto progetti speciali
2005 gennaio -gennaio-2006	Partecipazione al Master universitario in "Politiche Temporali per la qualità della vita e della mobilità sostenibile", Politecnico di Milano, Comune di Bolzano - Italia, Université de Tecnologie de Belfort-Montbéliard – Francia, Maison di temps et de la mobilité Berlfort –Francia– Ragion Franche-Comté, Hamburger Universitat fur Wirtschaft und Politik – Germania, Centro Metid – Politecnico di Milano, Consorzio tempi della città –Politecnico di Milano.	sede del Master: città di Bolzano -Italia
2005 1 maggio	Istituzione dell'Ufficio Tempi all'interno della Direzione Territorio e Ambiente – Unità di progetto "progetto Speciali", Comune di Bergamo.	Comune di Bergamo, Assessorato ai tempi della città Direzione Territorio e ambiente

2005 giugno	Partecipazione al Bando regionale per la concessione di contributi ai Comuni per progetti finalizzati alla predisposizione e attuazione dei Piani territoriali degli oari (art. 6, L.R. 28/2004) con il Progetto Pilota "fuori centro … le periferie al centri: Animazione ed identità di un quartiere della città".	
2005 luglio	Avvio del Progetto Equal "Demetra – Per una nuova cultura di parità e di conciliazione", Regione Lombardia durata 36 mesi (luglio 2008) – progetto per la valorizzazione e la promozione delle Banche del tempo a Bergamo	Partners di lavoro: Comune di Bergamo (Ufficio Tempi), Università di Milano Bicocca, CCIAA di Milano (FORMAPER), Regione Lombardia Altri partners: diversi comuni della Lombardia e le relative camere di commercio.
2005 Giugno - ottobre	Organizzazione e attuazione Corso di Formazione "Metodi di progettazione partecipata di progetti temporali per la redazione del Piano Territoriale degli Orari"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi e Ufficio Formazione) e Politecnico di Milano
2006 Ottobre – maggio	Attuazione del Corso di Formazione "Metodi di progettazione partecipata di progetti temporali per la redazione del Piano Territoriale degli Orari" e predisposizione materiali e documenti	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi) e Politecnico di Milano
2005 Dicembre	Redazione "Documento Preliminare" alla redazione del Piano Territoriale degli Orari	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi) e team del Corso di Formazione "Metodi di progettazione partecipata di progetti temporali per la redazione del Piano Territoriale degli Orari"
2006 Gennaio - marzo	Organizzazione ed allestimento dell'Incontro con Carolyn Whitzman e Clara Cardia "Per una città sicura e ospitale"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi e Pari Opportunità) e Politecnico di Milano
2006 Gennaio - marzo	Organizzazione ed allestimento del Colloquio internazionale "Tempi della città nel progetto urbano. Sguardi femminili"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi e Pari Opportunità) e Politecnico di Milano
2006 17 marzo	Svolgimento e coordinamento dell'Incontro con Carolyn Whitzman e Clara Cardia "Per una città sicura e ospitale"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi e Pari Opportunità) e Politecnico di Milano
2006 18 marzo	Svolgimento del Colloquio internazionale "Tempi della città nel progetto urbano. Sguardi femminili"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi e Pari Opportunità) e Politecnico di Milano
2006 Marzo - maggio	Definizione, organizzazione ed apertura dei tavoli partenariali esterni relativi ai tre progetti pilota in progetto sugli ambiti cittadini di Redona, Centro Piacentiniano e Città Alta	Ufficio Tempi e team dei partecipanti al corso di formazione "Metodi di progettazione partecipata di progetti temporali per la redazione del Piano Territoriale

		degli Orari"
2006 maggio - giugno	Organizzazione ed allestimento incontro di socializzazione dei lavori del tavolo partenariale aperto con i cittadini del quartiere di Redona "Redona incontra Redona"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi) e team dei partecipanti al corso di formazione "Metodi di progettazione partecipata di progetti temporali per la redazione del Piano Territoriale degli Orari"
2006 6 giugno	Svolgimento dell'incontro di socializzazione dei lavori del tavolo partenariale aperto con i cittadini del quartiere di Redona "Redona incontra Redona"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi) e team dei partecipanti al corso di formazione "Metodi di progettazione partecipata di progetti temporali per la redazione del Piano Territoriale degli Orari"
2006 Maggio - Giugno	Redazione del Documento di Piano (Piano Territoriale degli Orari)	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi) e Politecnico di Milano

QUARTA FASE	**Approvazione del Piano Territoriale degli Orari**	
2006 9 giugno	Presentazione dei lavori del tavolo di progettazione interno e del primo draft del Piano Territoriale degli Orari al Consiglio delle Donne	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi) e Politecnico di Milano
15 giugno	Presentazione alla Direzione Territorio e Ambiente ed alla Direzione generale del Documento di Piano – "Piano Territoriale degli Orari della Città di Bergamo"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi) e Politecnico di Milano
22 giugno	Presentazione alla Giunta Comunale del Documento di Piano – "Piano Territoriale degli Orari della Città di Bergamo" per il successivo inoltro al Consiglio Comunale	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi) e Politecnico di Milano
30 giugno	Presentazione alle Commissioni Consiliari permanenti del Documento di Piano – "Piano Territoriale degli Orari della Città di Bergamo"	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi)
9 luglio	Presentazione al Consiglio Comunale del Documento di Piano – "Piano Territoriale degli Orari della Città di Bergamo – per la definitiva approvazione	Comune di Bergamo (Ufficio Tempi)

I temi strategici delle politiche temporali urbane.

In tutta Europa le politiche temporali urbane lavorano su quattro temi di valenza strategica

1- La mobilità sostenibile;
2- La conciliazione dei tempi di vita, di lavoro e per sé,
3- L'accessibilità ai servizi di interesse generale;
4- La riqualificazione urbana.

Il piano dei tempi di Bergamo assume questi temi come indirizzi dei suoi progetti e politiche temporali.

Le ragioni urbanistiche della pianificazione temporale

La città contemporanea è una città del tempo

Mondializzazione della forma insediativa urbana e periferizzazione della città europea
Cosa hanno "messo a problema" la ricerca e la pianificazione territoriale/urbana in Europa a partire dagli anni 70 in tema di trasformazione urbana?
In breve: la mondializzazione della città e la nuova gerarchia urbana; il declino della città storica e della civiltà urbana; la mobilità quotidiana delle persone e delle merci che si allarga su territori di diverse scale spaziali, anche vaste; la costruzione di nuove territorialità; la riforma degli strumenti e delle leggi di pianificazione; l'emergenza di nuovi soggetti sociali, le donne in particolare, che entrano con interessi inusuali nell'arena della decisione pubblica; nuove pratiche abitative legate a flussi di spostamento; gli aspetti temporali delle trasformazioni.
E' concorde l'idea che la trasformazione contemporanea degli insediamenti umani co-evolve con:

- i processi di mondializzazione dell'economia;
- con lo sviluppo postindustriale che trasferisce la rivoluzione telematica nei processi produttivi e nell'organizzazione del lavoro;
- con i mutamenti sociali che, almeno nelle regioni forti, vengono globalmente chiamati "società della conoscenza".

Pertanto la trasformazione urbana, qualitativamente significativa, si fa iniziare generalmente negli anni '70 quando in Europa declina l'ordine socioeconomico dell'industrialesimo tayloristico.

La mondializzazione della città e il gigantismo insediativo.
Nelle regioni economicamente emergenti e in quelle del terzo mondo l'inurbamento costruisce megalopoli di milioni di abitanti in Africa, Sud America, India, Cina. Una nuova gerarchia di "città globali", a seguito della globalizzazione dell'economia sigla il nuovo ordine urbano mondiale. (Hall 1966; Sassen 1991)
Nelle regioni europee, la trasformazione urbana degli ultimi trenta anni è caratterizzata dalla diffusione degli insediamenti e delle popolazioni sul territorio in aree periurbane e in aree di bordo a bassa densità di edificazione (Camagni, Gibelli, Rigamonti 2002; Martinotti 1993). Il declino residenziale dei centri storici e il ridisegno globale delle aree urbanizzate periferiche sono due fenomeni coevi e persistenti a partire dagli anni '70.
Una nuova logica dei processi insediativi *diffusiva e centrifuga* inverte quella tradizionale *centripeta*, in vigore dall'800, che generò lo spostamento sulle città industriali di popolazioni

migranti e provenienti dai territori poveri degli Stati o da paesi terzi. Il processo di agglomerazione di popolazioni e di edificato "nei e attorno" ai poli urbani del territorio industrializzato ha proseguito per tutto il periodo di industrializzazione delle regioni europee a partire dai primi anni dell'800, pur con diversi ritmi regionali di sviluppo. Il processo insediativo regolato da una logica agglomerativa e selettiva ha favorito la costruzione dalla prima metà dell'800, anche a seguito della coeva nuova ricerca urbanistica sulla città moderna, delle grandi capitali europee e statunitensi come aree metropolitane di milioni di abitanti: Londra, Parigi, La Grosse Wien, la Neu Frankfurt, Copenhagen, Amsterdam, Stoccolma (Morbelli 1997). E i grandi territori industriali europei esito della messa in rete funzionale di città vicine in un unico distretto economico quali la Ruhr, la metropoli industriale lombarda con al centro Milano (l'hinterland), l'Ile de France, l'area economica londinese. Contemporaneamente, questi processi agglomerativi in metropoli selezionate hanno costruito le aree di spopolamento e depressione economica, cioè quegli squilibri territoriali di ricchezza e opportunità di sviluppo locale, molte delle quali oggi sono ancora presenti, ad esempio alcune aree del Sud d'Italia..
In breve, i fenomeni insediativi schematicamente analizzati a partire dagli anni 70 in Europa, indicano che il dato più rilevante dell'attuale trasformazione urbana è il gigantismo insediativo.

La dissoluzione della forma urbana storica.
Gli studi sulla città come forma insediativa basano la logica del discorso sulla descrizione dell'interferenza di processi insediativi (socio-economici), urbanistico-architettonici e politico-istituzionali che generano una morfologia urbana assieme costruita e sociale .
L'attuale dissoluzione della forma storica della città europea è esito di un lungo percorso di cambiamenti che non si esaurisce nel gigantismo insediativo ma annuncia, secondo l'opinione di studiosi influenti, il declino della città stessa come forma della civitas (Choay 1994).
La città europea, a partire dalla rinascita urbana medioevale, è stata caratterizzata : 1- dall'alta densità di edificazione in agglomerati accentrati (Morbelli 1997); 2- dalla lenta costruzione del suo territorio secondo la logica città/campagna e connesso con altri territori dallo sviluppo delle reti di trasporto; 3- dal limite urbano ben disegnato che è stato per molto tempo garantito dalle mura e successivamente dal limite istituzionale della sovranità comunale.
Questi caratteri storici della città europea hanno favorito processi lunghi e complessi di espansione insediativa, in violazione dei confini e degli assetti città/campagna, a partire dall'800 con lo sviluppo e il diffondersi dell'industrializzazione che ha ridisegnato, analogamente ad oggi, la precedente geografia degli insediamenti e la morfologia sociale.
In questa fase di industrializzazione l'urgenza dei processi insediativi spontanei, polarizzati attorno alle città industriali che attraevano da territori lontani masse di lavoratori nelle officine e nei servizi, è stata regolata dalla ragione pubblica (salubrità, infrastrutture, controllo della rendita fondiaria, ridisegno complessivo della forma urbana) attraverso l'urbanistica, che diventa dalla seconda metà dell'800 una disciplina scientifica di costruzione della città per fini sociali, le regole di edificazione, le scienze della politica e dell'amministrazione.
La dinamica espansiva ha proceduto per fasi: dapprima l' espansione non controllata degli insediamenti in sobborghi fuori dalle mura; l'incorporazione dei sobborghi; la ulteriore diffusione edilizia nel territorio; l'incorporazione nella sovranità comunale di "corpi santi", borghi e altri comuni che divenivano via via prossimi all'espansione fisica della città.
Questo secolare processo di urbanizzazione del territorio da parte della città, che nel suo sviluppo violava e superava i confini istituzionali, è proseguito fino alla dissoluzione del limite urbano come ordinamento spaziale in grado di governare il rapporto col territorio. Il

dilavamento delle morfologie storiche città/campagna da parte dell'espansione edificatoria divenuta, nel corso del tempo, di scala metropolitana e poi "a nebulosa" ha portato a compimento quella logica di superamento dei vincoli localizzativi rispetto ai caratteri della suolo che caratterizza lo spirito stesso dell'avventura urbana.
Vi è un salto qualitativo in questo processo solo apparentemente continuo. Ed è avvenuto a partire dagli anni 70 del 900 quando si inverte la logica insediativa. Ne parleremo nel prossimo paragrafo. L'insediamento a nebulosa è stato funzionalmente possibile a seguito dello sviluppo dei trasporti di massa e delle linee metropolitane già dall'800. E dall'assunzione, da parte dell'urbanistica, del tema della mobilità e dei trasporti come tema di disegno di insediamenti ciclopici.

Reti di città e sistemi urbani
A partire dagli anni 70 i nuovi concetti dell'insediamento urbano contemporaneo nominano configurazioni che non "posseggono" nè edificato né confini, né una sovranità circoscrivibile come "propria". Reti di città, sistemi urbani, metropoli di terza generazione (Dupuy, Godard, Roncayolo 1994; Martinotti 1993) sono concetti che nominano una configurazione urbana estesa su diversi territori e regolata non da una sovranità istituzionale e pubblica ma dagli *scambi* economici e sociali, di cui si sottolinea il carattere interattivo e non più gerarchico.
Il disegno delle relazioni, cioè il sistema di relazioni, diventa più significativo della città fisica stessa. Dice Gabriel Dupuy (1995) "Lo spazio pertinente non è più lo spazio continuo del modello geografico classico ma una topologia complessa di spazi discontinui, disgiunti di connessioni che realizzano delle combinazioni spazio-temporali inedite".

Redistricting
La nuova geografia degli insediamenti e degli scambi nel quadro della globalizzazione economica induce un articolato, per scale e forme giuridiche, spettro di policy locali europee che hanno l'obiettivo di istituire nuovi "distretti" per il governo del territorio, dai confini a geometria variabile e spesso temporanei: *paìs* cioè comunità temporanea di progetto in Francia, nuovo disegno delle zone amministrative urbane, comunità di agglomerazione, aree metropolitane, territori multiregionali quali Milano-Torino; la costruzione del territorio europeo di scala continentale a seguito del progetto infrastrutturale europeo, aree continentali di libero scambio.

La pianificazione contemporanea.
L'urbanistica, spesso declinata all'anglosassone come pianificazione territoriale ed urbana , è stata parte integrante della trasformazione urbana, europea e internazionale, a partire dagli anni '70. La strumentazione normativa, le tecniche di costruzione sociale e decisionale del piano, le leggi di riferimento, la forma del piano, le regole edificatorie, le procedure di assunzione e gestione del piano, la sua finalità e durata, i fuochi tematici e i valori di equità sono stati messi in discussione da un lavoro critico e di revisione trentennale che ha coinvolto tutta la comunità scientifica e amministrativa internazionale, europea e statunitense in particolare. Una schematica periodizzazione è utile per disporre di una mappa mentale su un percorso affatto lineare:
1- L'inizio del processo di revisione negli anni '70 è sollecitato da pionieri già presenti negli anni 60; è ulteriormente influenzato dal dibattito americano dell'analisi della politica pubblica e del regionalismo; è spronato dal giudizio condiviso che la strumentazione in vigore era inefficace a governare le trasformazioni strutturali. Le continue varianti ai piani regolatori generali sono la metafora del disagio (Palermo 1992; Balducci 1991);

2- L'approfondimento teorico degli anni '80 produce una vasta letteratura critica e i capisaldi di un nuovo orientamento del progetto urbano quale il piano di Barcellona di Bohigas del 1981;
3- il ridisegno strumentale e della filosofia della pianificazione si sviluppa soprattutto negli anni '90. L'inizio del nuovo millennio vede un quadro culturale e tecnico della pianificazione del tutto rinnovato rispetto a quello che ha costruito la città e il territorio europeo dell'industrialesimo.
In breve, i fuochi di questa revisione:

- *La dimensione processuale del "fare urbanistica"* rispetto all'orientamento sostantivo precedente regolato dalla logica "conoscenza/progetto di piano/azione di implementazione" sposta l'attenzione, grazie agli studi portati dal filone dell'analisi delle politiche pubbliche (Crosta 1998, Palermo 1992) verso la costruzione sociale del piano, le dinamiche competitive nell'arena dei portatori d'interesse, la domanda inespressa, il managment dei processi pubblici e la razionalità/equità della decisione (Balducci 1991). Lungo questa lunga e complessa strada la riflessione porterà, più recentemente ad aprire il tema della governance.
  Questo percorso è stato influenzato dal vasto movimento culturale del pensiero della complessità degli anni '80. Esso ha operato una critica alla razionalità scientifica delle scienze della natura che numerosi programmi di ricerca hanno cercato di portare nel campo delle "scienze del territorio" e dell'urbanistica con risultati riduttivi, ispirati a un ritardato neopositivismo.
  La riflessione, al contrario del programma di scientifizzazione dell'urbanistica, riconosce essere questa un dominio politico e valoriale. Pertanto non riducibile in toto ad una procedura oggettiva e spersonalizzata, ma al contrario interattiva e discorsiva (Healey 1997). Il riferimento ad Habermas diventa sempre più frequente nel corso della riflessione degli anni 80.
- L'abbandono della pianificazione "comprensiva" (Friedmann 1987, Mazza 1988) che si basava sul presupposto di potere dominare le variabili di progetto e, mediante queste, le variabili della trasformazione strutturale. L'effetto domino si presupponeva garantito da un incondizionato esercizio della razionalità scientifica previsiva e oggettiva. La critica operata dalla riflessione degli anni 70/80 su questo presupposto segna la fine, teorica se non di fatto, dei grandi piani generali di disegno organico della città. Il piano generale, che esprimeva una visione unitaria del futuro della città si articola in piani di settore. I temi di piano si rinnovano: il progetto locale, l'ambiente e lo sviluppo sostenibile, il marketing urbano e la pianificazione strategica.

La mobilità trasforma gli insediamenti in nebulose senza confini.
La strutturazione dei flussi di mobilità delle persone dipende, secondo uno schema analitico di tipo spazio-temporale, da:

1) La *strategia individuale di uso del* tempo rispetto a tempi obbligati del lavoro sempre più flessibili;
2) L'*attrattività* esercitata dalla distribuzione sul territorio dei servizi, eventi e funzioni nei loro orari/calendari di apertura;
3) I *ritmi del tempo sociale* che dipendono dagli orari di lavoro e dagli stili locali di vita;
4) La *dinamica* dell'insediamento periurbano delle popolazioni e di nuove imprese, particolarmente del consumo e dell'intrattenimento (centri commerciali, multisala, parchi tematici regionali, strutture sportive). Questa dinamica incentiva il bisogno di spostamenti di persone e merci e anche l'allargamento di scala degli spostamenti quotidiani;
5) Il *disegno dei luoghi* e le reti territoriali;

6) Le condizioni di *accessibilità* al territorio negli orari del giorno e nei giorni festivi.

La nuova conurbazione metropolitana, arcipelago di insediamenti densi e radi, storici o di nuova edificazione, non è strutturata dai ritmi standardizzati del lavoro industriale e dallo spostamento pendolare circadiano che costruirono la metropoli industriale già dall'800. Essa è strutturata da una mobilità zigzagante regolata da nuove sequenze lavoro/non-lavoro e dalla continua flessibilizzazione degli orari di lavoro, dall'accessibilità ai servizi insediati in un territorio di scala vasta grazie all'uso del mezzo privato.
La pianificazione territoriale e le istituzioni preposte si mostrano impotenti a governare la riqualificazione funzionale di *territori di diverse scale spaziali* dotati di trasporto collettivo non egualmente efficienti. I territori sono sotto la giurisdizione di poteri locali conflittuali. I confini sono frequentemente ridisegnati dalla velocità della dinamica di re-insediamento di popolazioni in ragione dei valori immobiliari e da funzioni attrattive di flussi ciclopici quali sono generati da nuovi aeroporti.
F.Godard, che è stato direttore del progetto del Cnrs francese *PierVille* sui tempi urbani, osserva che i sistemi di trasporto di massa sempre più veloci provocano la necessità di una nuova "regolazione del tempo locale" rispetto ai tempi pubblici di altri territori del sistema urbano al quale partecipa la città. E ricorda i grandi strumenti che furono messi in atto tra 800 e 900 dagli stati nazionali per affrontare un analogo problema. (Godard 1997).
Oggi è necessario assumere lo stesso atteggiamento che caratterizzò quella antica stagione e dotò i territori della strumentazione necessaria a "metrizzare" spazio e tempo degli scambi economici, a connettere territori di diverse scale. Il governo dei fenomeni multiscalari è un problema attuale e urgente e la pianificazione territoriale non è uno strumento adeguato ad affrontarlo. Quali servizi, dati, cartografie cronografiche, rilevamenti periodici di "oggetti temporali", istituzioni capaci di agire a scale diverse sono necessari? L'urbanistica temporale è attrezzate ad affrontare il problema.

La mobilità quotidiana di grande scala ridisegnare sistemi urbani a geometria variabile.
La *redistribuzione periurbana* della popolazione e la crescita dello *sprawl* insediativo sono fenomeni internazionali presenti in tutte le regioni economicamente avanzate. Gli effetti insediativi sul territorio sono diversi in ragione dell'armatura urbana regionale e della lunghezza della sua maglia. In uno spazio, come in Francia, a maglia urbana di lungo raggio e polarizzato sull'Ile de France , gli effetti di suturazione delle aree periurbane in enormi nastri edificati a bassa densità, sono meno frequenti di quanto avviene in Italia che vede insediata una città di medie dimensioni ogni 30 km. Qui, la saturazione dei tessuti periurbani in nastri, *edge city*, è frequente.
La morfologia risultante della nuova logica insediativa è un arcipelago, alcuni preferiscono il termine nebulosa, di tessuti urbanizzati densi e radi sparsi su territori plurali a scale diverse, anche grandi, che sono connessi non necessariamente da istituzioni di governo unitario ma da pratiche di vita basate sulla scelta, operata dagli abitanti di *edge city*, di utilizzare servizi sparsi nell'arcipelago. La scelta, detta a volte iperscelta (Godard 1997, Camagni 1996), genera una mobilità zig-zagante basata sul mezzo di trasporto privato. La sfida dei poteri di governo del territorio è quella di inseguire la dispersione, più che prevedere e ordinare anticipatamente lo spazio, con sistemi modali di trasporto collettivo.
Il concetto di *sistema urbano* e di *rete urbana* nel quadro della grande riflessione internazionale su città e urbanistica partita negli anni 70, porta un'ottica nuova nella concezione degli insediamenti che dà meno valore all'aspetto morfologico e valorizza la logica dello scambio, della mobilità e della connessione fra città e territori. Dove gli scambi non sono più di tipo gerarchico, come è stato tradizionalmente fra capitale e provincia, e fra città e campagna, bensì interattivi.

La mobilità delle persone e delle merci è il motore che traccia "con le ruote", e con la *maglia* delle strade, una nuova configurazione fisica (anche sociale?) degli insediamenti di tipo quasi-urbano e in-formale di scala anche regionale.

Nuovi statuti dello spazio e del tempo.
A cosa è dovuta la rottura di questo processo ancestrale della crescita urbana " a macchia d'olio"che porta a configurazioni qualitativamente diverse e problemi che sembrano inaffrontabili ai pianificatori ?
Se si abbandona il ragionamento che parte dall'osservazione dei fenomeni insediativi e si osserva la *rivoluzione degli statuti* dello spazio e del tempo attuati dalla tecnologia telematica è più agevole comprendere alcune ragioni, se non le cause, della radicalità delle trasformazioni strutturali.
La costruzione storica della civiltà europea o "occidentale" si è avvalsa di periodiche rivoluzioni tecniche e tecnologiche che hanno trasformato più o meno lentamente/velocemente i processi produttivi ed economici, le dinamiche insediative e l'architettura istituzionale.
Il sapere tecnologico europeo ha imparato a *progettare* non solo nuove tecnologie ma anche *nuove forme di tempo.* Le tecnologie meccaniche, che sono state alla base della rivoluzione industriale e del suo sviluppo, hanno generato il *tempo lineare* e "liscio", cioè continuo e quasi uniforme, dello scorrere della catena di montaggio secondo un *computo orario tayloristico.* Gli operai chiamano la catena di montaggio, con una felice metafora, "la linea".
Le tecnologie telematiche degli anni 70 generano una nuova forma temporale detta *"tempo reale".* Poiché sono tecnologie della luce, i segnali viaggiano alla sua velocità che è il limite massimo in natura, 300.000 km/sec. La velocità dei "segnali" permette l'interazione umana (dialogo e immagine) a distanze extra-ordinarie per i sensi umani che *sembra* attuarsi nel "tempo reale" della percezione sensoriale.
La nuova spazialità telegenica, *multiscalare e reticolare,* non sostituisce ma complica la spazialità antropologica generata dai sensi umani nello spazio di prossimità al corpo.
Il tempo reale telegenico mette in rete non solo luoghi distanti ma anche *ore* distanti e costruisce un nuovo paesaggio spazio-temporale che il corpo vive al vivo come se fosse vero perché la percezione investe tutti i sensi. È forse questa la ragione *fisica* di quel processo di separazione dello spazio dai luoghi di cui parla Giddens (Giddens 1984).
La riflessione teorica sul destino dell'architettura si sofferma sulla "fine del luogo" e pone attenzione allo *spazio,* concetto peraltro non ben chiaro e distinto.
Al contrario, il corpo, cioè l'altro termine del sistema che dà senso al concetto di luogo, non solo non scompare. Né rinuncia ad invocare il problema centrale del costruire e progettare oggi. Bensì impone di comprendere e "dare luogo" sensibile a una doppia e simultanea percezione del *qui e ora* e dell'*altrove.*
I luoghi non scompaiono, chiedono un nuovo pensiero progettuale. E' *l'altrove della rete di luoghi e della rete delle ore*, che complica il qui e ora del mio corpo, che chiede di diventare statuto spaziale e temporale di una nuova architettura/urbanistica temporale. Un'architettuta/urbanistica ispirata ai nuovi statuti spaziotemporali della *soglia* e dell'*ospitalità.*

Il *tempo reale* telegenico non agisce solo sugli statuti della spazialità e della temporalità del corpo, esso opera anche un cambiamento qualitativo nelle regole di organizzazione della vita individuale, degli ambiti organizzati in generale e nelle regole di organizzazione funzionale dei territori. I trasporti sempre più veloci comportano alla pianificazione del territorio (qui intesa in senso lato) problemi noti dall'era della industrializzazione. Il dilagare della strumentazione telematica, nomade e *indossabile*, trasforma ogni corpo umano in una sorgente mobile di organizzazione cioè di interazione con altri e con altro. Il processo di

individualizzazione viene indicato dalla filosofia contemporanea come un carattere sociale della neomodernità (Godard 1997) e viene inteso come caduta del sentimento e della responsabilità verso la collettività. Nei nuovi statuti dello spazio e del tempo, esso può essere pensato come relazionato ad un nuovo ruolo del singolo corpo umano nella *costruzione di nuove territorialità e sistemi di organizzazione.*
Siamo di fronte ad una nuova forma di temporalizzazione dello spazio che non costruisce paesaggi e habitat *stabili* in cui *stanno* i corpi umani come in una scena teatrale. I paesaggi si separano dagli habitat e sono continuamente ri-generati e mutati dall'azione inconsapevole dei corpi telegenici. *Soglia* e *ospitalità* non sono concetti ma *statuti* del nuovo spazio-tempo (Albini 2005).

Abitanti temporanei nei nodi delle reti urbane.
Il legame fra usi del tempo/orari di lavoro e i ritmi del tempo sociale e fra questi e la logica insediativa diffusiva è qualitativamente noto e numerose ricerche hanno descritto e misurato l'"oggetto di studio" .
Dice G. Martinotti "Anche nel sistema urbano italiano, a partire dalla fine degli anni '70 si sono manifestati i segni visibili della inversione di una tendenza secolare nelle dinamiche dell'urbanizzazione. Infatti l'aggregato dei comuni con più di 100.000 abitanti ha cessato di acquistare popolazione dopo oltre un secolo di crescita interrotta" (Martinotti 1993) " Nel decennio 1981-1991 è proseguita e si è in tutta evidenza definitivamente completata l'inversione di una delle principali regole della crescita urbana tradizionale che stabiliva tassi crescenti di incremento demografico per dimensioni crescenti del comune. Nel 1981-1991 il rapporto è diventato inversamente proporzionale. In breve i comuni che si affollano non sono paesi ma i comuni minori delle fasce metropolitane "dove si è concentrato il grosso della residua crescita urbana del paese" .

G. Martinotti avanza una tesi sulla nuova *morfologia sociale* relazionata ad un nuovo *sviluppo metropolitano:* "più precisamente, suggerisco di concettualizzare lo sviluppo metropolitano, e la morfologia sociale che ne va via via emergendo, come il progressivo differenziarsi di q*uattro popolazioni* principali che oggi gravitano attorno alle metropoli. È un punto di vista che si riallaccia indirettamente alla modellistica dell'uso delle risorse spazio-temporali messa a punto dalla scuola di Haegerstrand e Pred e da ultimo ripresa da Giddens" (Haegerstrand 1975; A. Giddens 1984).
Si tratta di spostare l'attenzione della dinamica urbana dalle popolazioni che *abitano* la città alle popolazioni che la *usano*. La scissione fra popolazione diurna che lavora la città e popolazione notturna che abita in città era sensata fino a quando è stato il il ciclo circadino del movimento pendolare dei lavoratori dalle fasce periurbane dell'hinterland verso i nuclei urbani industriali a formare il sistema urbano diurno/notturno. "La metropoli di *prima generazione* è fortemente caratterizzata dal fenomeno del pendolarismo…e dalle grandi infrastrutture per il pendolarismo: ferrovie, freeways, tunnels, ponti e sottopassaggi, in cui sono riversati i più consistenti investimenti urbani della parte centrale di questo secolo" (Martinotti 1993).
Se il pendolarismo è stato il fenomeno strategico della costruzione della metropoli di prima generazione, la *seconda generazione metropolitana* è caratterizzata dall'uso del tempo libero.
"Individui e famiglie si muovono non solo per andare a lavorare e tornare a casa, ma per ricrearsi" (Martinotti 1993).
In breve G. Martinotti classifica così la nuova *morfologia sociale* della nuova metropoli di seconda generazione; city users, businessman, pendolari, residenti. Gli ultimi tre sono noti. La vera innovazione è portata dai *city users* "la nuova popolazione temporanea di consumatori

metropolitani fa un uso intenso, e a volte alquanto barbaro, della città e dei suoi spazi pubblici" (Martinotti 1993).
I dati degli spostamenti di popolazioni per grandi eventi culturali o per vacanze invernali nelle cinture del sole del globo sono numeri ciclopici. Così i dati sulle notti bianche di Parigi e Roma.

La città del tempo.
Ma non si tratta solo di flussi giganteschi di popolazioni in movimento. La crescente mobilità delle persone e delle merci sta costruendo la sua città. Una città del tempo:

a- I *centri storici* delle città, luoghi di presenza temporanea di *city users*;
b- Le *città d'arte*, come Venezia, *caravan serray* di flussi mondiali, abitate temporaneamente da popolazioni cicliche secondo le cadenze degli avvenimenti culturali e di intrattenimento;
c- Le *cittadelle universitarie,* come Urbino, abitate da popolazioni semistanziali continuamente rinnovate dalle cadenze annuali delle attività accademiche;
d- Le *città turistiche* che raddoppiano città storiche, come Rimini, una permanentemente abitata e l'altra stagionale. Rimini è una città doppia la cui parte "estiva", aperta quattro mesi all'anno, è volumetricamente più grande di quella dei residenti ;
e- Le *cittadelle stagionali dei "complessi turistici".*

La città pensata dalla pianificazione postbellica, ma anche dagli studi urbani, è una città costruita dai quartieri di abitazione e dai servizi di base, per una vita dedicata al lavoro.. I luoghi del lavoro sembrano essere il cuore della vita sociale, ritmata dalla scansione del lavoro standard di fabbrica.
Non è pertanto una città dell'abitare, teatro della vita privata e pubblica dei suoi cittadini, né è il luogo dove si esercitano concretamente i diritti di cittadinanza. E'una città progettata secondo regole semplici di organizzazione dello spazio urbano e del tempo sociale: lo zoning monofunzionale per lo spazio; orari dei servizi sincronici agli orari standard del lavoro industriale per la regolazione temporale.
"La ville comme un paysage temporel" (Vassalle 1997; Querrien 1997), descritta da poeti e pittori, e "les rues, les murs, les édifices ou le monuments des villes [che] célèbrent notamment la différence ages et de èpoques" declinano in epoca contemporanea in un paesaggio anonimo . L'eccesso della normazione oraria sulle pratiche di vita dei suoi cittadini, la colonizzazione del tempo di habermasiana memoria, e la "malinconia degli spazi dei sobborghi e delle città nuove" sembrano parti costitutive di un unico paesaggio (op cit).
Questa è la città ereditata all'oggi, quando si apre una nuova fase della vicenda urbana. Abbiamo n*ecessità di una nuova teoria e progetto urbano.*

I concetti che mettono in relazione lo spazio e il tempo:

I tempi della città o *tempi urbani* sono gli orari pubblici localizzati nello spazio urbano.

L'uso del tempo personale che è strutturato dagli orari obbligati al lavoro e alla cura (agenda personale) e l'architettura degli orari pubblici che si ripete ciclicamente, danno luogo ai *ritmi del tempo sociale*, cioè alla strutturazione temporale della vita privata, collettiva e pubblica locale secondo cadenze caratteristiche.

Città abitata. Città è un termine polisemico usato sia per indicare la città fisica, sia la città come società locale insediata, sia come sistema istituzionale e politico.

Città abitata è la *città nell'atto di funzionare*. Il valore del concetto riposa nel riunificare i significati di città fisica, sociale e istituzionale/politica.

Tempo urbano. Tempo urbano, si è detto, nomina gli orari pubblici *localizzati*. Il tempo urbano *si mappa* in carte *cronografiche* a quattro dimensioni analogamente alle morfologie spaziali che si mappano in carte a tre dimensioni

Cronotopo. Cronotopo significa etimologicamente luogo di temporalità. Cronotopo descrive gli assetti temporali e spaziali di un luogo abitato mediante quattro dimensioni. Le quattro variabili che definiscono il cronotopo sono: le popolazioni e i loro cicli di presenza; la mobilità nell'area (di attraversamento, zigzagante, pedonale) e la sua dinamica nelle 24 ore; i servizi, le attività e le funzioni urbane insediate e i loro orari di apertura nelle 24 ore; i caratteri morfologici e urbanistici del luogo sensibili alla costruzione storica. E' usuale e indispensabile descrivere il cronotopo su una carta cronografia. Le quattro dimensioni interferiscono mediante relazioni di tipo spaziale (distribuzione, azzonamento, vicino/lontano, percorso, soglia, topografia). .

*L'appuntamento e la relazione***.** La regolazione dello spazio e del tempo permette l'esercizio dell'*appuntamento*, cioè del "qui/ora" che è la radice stessa della coo-perazione, dell'incontro e della comunità. La vita privata *punteggiata* dagli appuntamenti ha una forma caratteristica che è rappresentata nell'agenda personale. I modi mediante i quali ciascun cittadino attua gli appuntamenti della sua giornata rappresentano una *forma abitativa, una sua specifica grammatica* che caratterizza ogni città.

Urbanistica temporale. La regolazione dello spazio e del tempo che garantiscono l'appuntamento negli insediamenti urbani è di tipo spaziale e temporale. Della relazione fra le due forme di disciplina, l'una spaziale e l'altra temporale, si occupa oggi *l'urbanistica temporale* che rinnova l'urbanistica di tradizione spaziale. Usare il termine di urbanistica temporale, significa anche esprimere l'intenzione di inquadrare l'agire pubblico sui "tempi della città" nella tradizione e nella cultura urbanistica. La quale non ha solo il compito di adeguare e migliorare il funzionamento della città ma anche quello di *dare volto fisico* alla cultura abitativa di un'epoca storica.

Bibliografia

Albini, M., (2004), "I luoghi della mobilità, ovvero il progetto degli spazi pubblici abitati temporaneamente", in Urbanistica n.125.
Balducci, A., (1991), *Disegnare il futuro*, Il Mulino, Bologna.
Bonfiglioli S., (2000), "Nuovi orari dei saloni di parrucchiere. La ricerca territoriale e sociologica. L'invenzione del tavolo quadrangolare" in Città di Bolzano, *Patto della mobilità e Piano dei tempi e degli orari. Una prospettiva europea*, a cura di Sandra Bonfiglioli, Marco Mareggi, Roberto Zedda, UrbanisticaQuaderni, Inu Edizioni n.26, Roma.
Bonfiglioli S., Boulin J.Y., Muckenberger U., (in corso di pubblicazione), *Le politiche temporali locali in Europa.*
Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P., (2002), *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea Firenze.
Camagni, R., a cura di, (1996), *Economia e management. Economia e pianificazione della città sostenibile*, Il Mulino, Bologna.
Chiesi A.M., (1989), *Sincronismi sociali*, Il Mulino, Bologna.

Choay F., (1994), "Le règne de l'urbain et la mort de la ville" in *La ville. Art et architecture en Europe 1870-1993*, catalogo, Éditions du Centre Pompidou, Paris, pp.26-35.
Crosta, P.L., (1998), *Politiche. Quale conoscenza per l'azione territoriale*, Angeli, Milano.
Dupuy G., Godard F., Roncayolo M., (1994), (dir.), "La ville: espaces et lieux, stocks et flux, temporalités urbaines, gouvernement urbain, formes et paysages, ville et santé", in *Le Courrier du CNRS*, n. 81, juin.
Dupuy, G., (1995), *Les territoires de l'automobile*,: Anthropos Paris.
Friedmann, J., (1987), *Planning in the public domain. From knowledge to action*, Princeton University Press, Princeton.
Giddens, A., (1984), *The Constitution of Society*, Polity Press, Cambridge.
Godard, F., (1997) in *Les annales de la recherche urbain*, n.77.
Haegerstrand, T., (1975), "Space, time and human condition", in A. Karl Qvist, *Dynamic allocation of urban space*.
Hall, P., (1966), *Le città mondiali*, Il Saggiatore, Milano.
Healey, P., (1997), *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Society*, MacMillan, London.
Mareggi M., (2002), «Innovation in Urban Policy: the Experience of Italian Urban Time Policies», *Planning theory and practices*, vol. 3, n. 2, June 2002, pp. 173-194.
Martinotti, G., (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna.
Mazza, L., a cura di, (1988), L*e città del mondo e il futuro delle metropoli. Partecipazioni internazionali*, catalogo della XVII Triennale di Milano, Electa, Milano.
Morbelli G., (1997), *Città e piani d'Europa. La formazione dell'urbanistica contemporanea*, Dedalo, Bari.
Nuvolati, G., (2002), *Popolazioni in movimento e città in trasformazione*, Il Mulino, Bologna.
Palermo, P.C., (1992), *Interpretazioni dell'analisi urbanistica*, Angeli, Milano.
Querrien, (1997) in *Les annales de la recherche urbain*, n.77.
Sassen, S., (1991), *The global city. New York, London, Tokio*, Princeton University Press, Princeton, NJ (second edition: 2001).
Tabboni, S., (1984), *La rappresentazione sociale del tempo*, Angeli, Milano.
Vassalle, (1997) in *Les annales de la recherche urbain*, n.77.

2 - I PROGETTI CHE HANNO PENSATO BERGAMO

I Piani Regolatori Generali.

"Pensare" una città ha significato da sempre, nella nostra tradizione disciplinare, "progettare" la sua forma. Che può voler dire, anche, stabilirne il funzionamento. Nell'un caso e nell'altro la città è pensata come un oggetto "da costruire" nella sua forma esterna e nel suo meccanismo interno. L'oggetto così concepito è "disegnato" in una serie di elaborati grafici (forme) e "prescritto" nelle indispensabili istruzioni per l'uso (norme) che insieme costituiscono il progetto cui si è dato il nome di Piano Regolatore Generale: "regolatore" della crescita urbana nelle sue forme fisiche e nei suoi assetti funzionali.
La città-oggetto è pensata nella sua dimensione a venire, ma non per l'uso che ne faranno i suoi virtuali abitanti futuri; il Piano-Progetto è fuori dal tempo di vita dei suoi destinatari. Le città viventi hanno molti secoli di vita; le città-oggetto sono immagini fugaci che scoloriscono sulla carta.
Di questi piani cartacei, Bergamo ne ha avuti tre nell'arco di cinquanta anni, tra il 1951 e il 1999. Mezzo secolo per ri-pensare una città già pensata in un tempo molto più lungo: troppo lungo per essere ricompreso in un unico sguardo.
I tempi dell'urbanistica non sono i tempi della città: troppo lunghi per la città che vive, troppo brevi per la vita della città.

Il P.R.G. del 1951 – 1956. Progetto Muzio – Morini

Come ha pensato Bergamo il primo piano del dopoguerra? Si può rispondere: come un oggetto invecchiato, da rimettere in funzione. È l'assunto di partenza della Relazione illustrativa del Piano[1]:

[1] La "Relazione illustrativa del piano regolatore della città di Bergamo.1951" da cui sono tratte le citazioni che seguono (in corsivo) è stata pubblicata in: Comune di Bergamo. Assessorato all'Urbanistica, *L'urbanistica a Bergamo*, Bergamo 1962, pp.98 ss.

La città di Bergamo ha avuto la singolare fortuna di poter sviluppare il proprio centro moderno ai piedi della città antica e nell'area piana rimasta libera tra i borghi che occupano le dorsali dei contrafforti che salgono verso la Città Alta. Ma nuove necessità di sviluppo sono state ostacolate dai borghi stessi e dalla cintura ferroviaria che limita la città verso Sud… Occorre quindi sbloccare la città verso oriente nella direzione delle valli, verso occidente nella direzione di Ponte San Pietro e soprattutto verso Sud oltre le linee ferroviarie….

Le barriere… il blocco… i borghi assimilati alla cintura ferroviaria… anch'essi divenuti ostacoli allo sviluppo…

Se la diagnosi è semplice, non lo sono di meno i rimedi:

a) la rottura del guscio che incapsula l'oggetto urbano non può avvenire che attraverso l'apertura di nuovi tracciati viari;
b) le future espansioni non possono essere decise che in base ai criteri dell'azzonamento;
c) l'orizzonte dello sviluppo è quello stabilito dalle proiezioni demografiche.

a) La rete viaria.

…rimanendo la cintura ferroviaria dove si trova, è stato previsto il sovrapassaggio sull'asse di corso Roma (che potrà essere opportunamente realizzato in occasione del rifacimento della stazione viaggiatori) e un sottopassaggio sull'asse di via Paglia, avente la funzione di collegare la città con lo scalo merci.

La proposta di sistemazione della zona ferroviaria non fu inserita nella tavola del P.R.G. per non ritardarne l'approvazione [!!] tenuto conto della difficoltà di un accordo con le Ferrovie delle Stato; fu però allegata come studio complementare, sulla base dell'esito del concorso bandito dal Comune di Bergamo, che assegnò il primo premio al progetto degli architetti Pino Pizzigoni e Sandro Angelini.

Il superamento della barriera ferroviaria in corrispondenza della stazione è il presupposto per la realizzazione del principale asse cittadino in direzione Nord Ovest – Sud Est (una sorta di "cardine" massimo) che prolunghi fino a Orio al Serio la direttrice dei viali centrali Vittorio Emanuele, Roma, Giovanni XXIII.

Perpendicolarmente a questo asse, viene potenziata l'arteria trasversale (sorta di "decumano" massimo) che si sviluppa lungo il tracciato della roggia Serio e si prolunga a occidente verso Porta S.Pietro, a oriente in direzione delle Valli. Nel suo tratto centrale, l'asse conferma il ruolo già svolto, nel traffico urbano, dalle vie Zambonate, Tiraboschi, Camozzi, originaria circonvallazione lungo il percorso delle muraine.

L'incrocio di questi due assi avviene, come si conviene, in prossimità dei propilei di Porta Nuova, ombelico della città moderna; ma un nuovo incrocio si realizzerà là dove il Piano vuole che avvenga la fondazione della città esterna, a Sud della ferrovia, sulla direttrice per Orio al Serio, dove questa interseca la grande arteria che origina a Ponte Testa e termina a Boccaleone e funge da "collettore unico" che raccoglie le provenienze da tutte le radiali periferiche.

È questo il punto dove il Piano di sviluppo delle infrastrutture vuole farsi regolatore della forma urbana ancorando la nuova espansione insediativa ad un medesimo asse urbano e ad un unico segno simbolico. Significativamente, questo nuovo atto di fondazione, questa figura urbana reiterata, non ha preso forma, non ha avuto esito alcuno. Si è realizzato invece, quello che doveva essere il "collettore unico", ma come semplice segmento di una vera e propria circonvallazione che non fa che riproporre più all'esterno analoghi anelli già individuati più all'interno della compagine urbana.

b) L'azzonamento.

Il Piano pone i suoi capisaldi sulla ordinata distinzione e ripartizione dei luoghi di lavoro, di abitazione, di ricreazione…al fine di evitare il pericolo di un accrescimento indifferenziato della città, ma di creare una nuova forma estetica risultante dai differenti aspetti delle varie zone e dei vari quartieri.

Per il conseguimento di un "ordinato sviluppo della città", il Piano prevede dunque le seguenti zone: 1) zone residenziali; 2) zone commerciali; 3) zone industriali; 4) zone verdi; 5) zone speciali (ferroviaria, annonaria, militare).

Per ognuna di esse, si quantificano le necessità di espansione in proporzione al probabile futuro fabbisogno.

c) La quantificazione dello sviluppo.

Riferimento base per la misura della espansione urbana complessiva, e quindi per il dimensionamento dei fabbisogni da soddisfare nelle diverse zone, è l'estrapolazione della curva di crescita demografica della città (tracciata dall'ing. Felice Poggi nel 1911…), che dovrebbe raggiungere [?] i 180.000 abitanti nel 1981 (108.000 sono gli abitanti di Bergamo nel 1951, anno di stesura del Piano). *Bisogna quindi prevedere il Piano Regolatore della futura città per una popolazione non superiore ai 180.000 abitanti; perciò, considerando che circa 10.000 abitanti saranno assorbiti dalla città attuale* [?] *gli altri 65.000* [!!] *dovranno essere sistemati nei nuovi quartieri di espansione e in parte nella saturazione di quelli esistenti completati e ordinati.*

L'espansione residenziale

Ad esclusione di Bergamo Alta racchiusa entro le mura venete, che è regolata da un apposito Piano di risanamento (1934), l'articolazione residenziale della città considerata dal piano Morini/Muzio comprende, in aggiunta agli antichi e tradizionali borghi (Canale, S.Leonardo, S.Caterina, Pignolo, Palazzo) e a quelli nuovi (S.Lucia, Fiera, corso Roma, Malpensata, Redona), che insieme costituiscono, per così dire, la città consolidata, alcuni quartieri da completarsi o ampliarsi (cioè da *ordinarsi*); altri di nuovo impianto. L'intero incremento insediativo, pertanto, (65.000 abitanti, 408 ettari) sarà distribuito in parte nei quartieri di completamento: S.Lucia (1.500 ab., 10 ettari); ex Piazza d'Armi (2.000 ab., 10 ettari); Palma il Vecchio (300 ab., 3 ha); Lorenzo Lotto (1.500 ab., 15 ha); Boccaleone (700 ab., 5 ha) con densità variabili, come si vede, tra i 100 e i 200 abitanti per ettaro. Il resto del "fabbisogno" abitativo sarà soddisfatto dai quartieri di nuovo impianto: innanzitutto la consistente espansione urbana a Sud della ferrovia (30.000 abitanti, 120 ettari, 250 ab./ha) incardinata sull'incrocio dei due assi viari che reggono l'intero Piano; e poi il nucleo residenziale lungo la via S.Martino, in località Loreto (6.000 ab., 40 ha); il quartiere verso Seriate (6.000 ab., 30 ha); il quartiere sulla strada di Gorle (9.000 ab., 60 ha); i due quartieri a Nord-Est della città, l'uno parallelo alla ferrovia della Val Brembana (4.500 ab., 30 ha), l'altro lungo le pendici della Maresana (3.000 ab., 60 ha); infine l'edificazione rada nella zona collinosa alla Benaglia e Paradiso (500 ab., 20 ha, 20 ab./ha).

Questi quartieri di nuova formazione *sono previsti limitati, autonomi, quali organismi completi in ogni loro servizio, aventi caratteri propri, cinti di spazi verdi, collegati tra loro e con il centro da arterie di grande portata, in modo che, determinata la forma e il tracciamento, si sviluppino naturalmente per vitalità propria in armonico equilibrio tra le varie classi sociali.*

La filosofia del Piano è tutta qui, e ne stabilisce il disegno: "quartieri" residenziali di nuova formazione, che danno corpo allo "sviluppo" della città, si dispongono nuclearmente a corona della città consolidata, appoggiati alle direttrici radiali e a quelle anulari che innervano l'area urbana.

L'azzonamento delle altre funzioni non è che a supporto dell'azzonamento residenziale: le aree industriali si distribuiscono a loro volta secondo una corona solo più esterna (Petosino, Valtesse, Redona, Seriate, Colognola, Grumello) e ancora legata alle principali direttrici radiali.

Anche il verde, così come la dotazione di servizi, sono concepiti alla scala di quartiere. Quanto al verde, i cinque nuovi "giardini" pubblici vanno ad attrezzare altrettante aree residenziali: 1) quella a Nord del Policlinico; 2) in località Alberata, al centro del nuovo

quartiere urbano di Sud-Est; 3) nell'attuale giardino Suardi; 4) nel terreno libero situato a Nord dell'officina elettrica, al servizio del borgo S.Leonardo, 5) a Sud della ferrovia tra le officine del Gas e la via Gavazzeni.

Quanto ai servizi, tranne la previsione di una "zona annonaria" in località Malpensata, compresa tra la radiale Cremasca e la via di accesso all'autostrada, la loro distribuzione è concepita in funzione del consolidamento di ciascun quartiere: nei quartieri di completamento attraverso la *formazione di raggruppamenti di negozi a carattere alimentare*; nei quartieri di nuovo impianto attraverso *la costituzione di un centro di vita avente, oltre agli edifici pubblici (asilo, scuole, chiesa, ecc.) un insieme di negozi per i generi vari dotato di zone porticate e di un mercato coperto per la vendita delle derrate necessarie all'approvvigionamento giornaliero della popolazione*.

Occorre solo aggiungere, dal momento che appaiono chiari i contenuti del Piano (rete viaria, azzonamento, struttura nucleare), un accenno alla sua "aderenza" alla realtà urbana di Bergamo, aderenza che registra, quanto meno, un doppio scarto: di carattere spaziale, per un verso, e di carattere temporale per l'altro. Basti considerare, sotto il primo aspetto, che il nuovo assetto insediativo della città è stato disegnato alle scale 1:10.000 e 1:5.000; quanto al secondo aspetto, il P.R.G. di Giovanni Muzio (architetto) e di Mario Morini (urbanista) è stato redatto nel 1951 e approvato con decreto 23 gennaio 1956. Le tavole di piano, integrate alle norme tecniche di attuazione, sono state stampate a colori, a cura del Comune di Bergamo, nel 1959.

Nel 1961, l'Amministrazione comunale di Bergamo ha dovuto insediare una "commissione per l'aggiornamento del P.R.G." coordinata da un otto "gruppi di studio" incaricati di istruire i contenuti di una nuova redazione del Piano.

La revisione del 1961 – 1964 al P.R.G. di Bergamo

Nella *Relazione introduttiva*[2] che accompagna la "variante" presentata dalla Commissione nel 1964 si legge:

> *La comparazione fra le previsioni del Piano 1951 e l'insediamento urbano che si è venuto conformando nell'ultimo decennio consente di valutare gli effetti della ritardata approvazione del Piano e dei conseguenti adattamenti nell'attuazione; alla mancata realizzazione di alcune previsioni fondamentali,*

[2] La "Relazione introduttiva" sui criteri di aggiornamento del P.R.G. 1951, da cui sono tratte le citazioni che seguono (in corsivo) è pubblicata in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1968*, edizione a cura della rivista "Urbanistica", Torino 1970, pp.27,28

> *quali ad esempio lo sviluppo lungo il prolungamento dell'asse di via Roma a Sud della ferrovia; si è contrapposta una non prevista espansione edilizia nelle zone di Longuelo e di Valtesse che ha reso necessaria l'elaborazione di successive varianti al Piano.*
> *Le previsioni quantitative del Piano, risalenti a poco più di un decennio, sono state nettamente raggiunte e anche superate; il nucleo urbano che si è venuto conformando ha però in sé scarsissime tracce di quel piano: la dinamica insediativa ha seguito indirizzi a volte divergenti.*

Sulle cause che hanno portato a questo scollamento fra la dinamica insediativa reale e quella configurata dal Piano del '51, la Commissione non sembra aver dubbi: lo scarto è dovuto alla mancata considerazione, in quel Piano, del ruolo "territoriale" dell'aggregato urbano e, di riflesso, la sua impostazione "localistica". Nelle parole della relazione:

> *Bergamo ha accentuato la sua caratterizzazione terziaria, pertanto la destinazione di uso delle aree comprese nel suo limite amministrativo non potrà assolvere esclusivamente funzioni di ordine locale, ma rispondere, in alcuni casi, ad interessi territoriali ben più vasti.*

Ne derivano i criteri che hanno informato le nuove ipotesi di piano:

- *accentuazione delle funzioni residenziali e terziarie e conseguente individuazione nelle maglie del Piano di ampie aree destinate ad accogliere vasti complessi residenziali, commerciali, culturali, di interesse territoriale*;
- *limitate previsioni di nuovi insediamenti industriali nel perimetro del Comune, conservando quegli impianti produttivi recentemente aggiornati compresi nella maglia urbana*;
- *riorganizzazione globale della viabilità e dei trasporti razionalizzando, per mezzo di un sistema articolato su tre assi viari fondamentali, la circolazione interna e di tangenza e considerando esigenza fondamentale la stretta interrelazione delle tre reti ferroviarie: le F.S., quelle delle Valli, le future celeri dell'Adda*;
- *una zona gravitante sul prolungamento di via Roma oltre la ferrovia, compresa fra l'asse principale interno e l'anulare di scorrimento, potrà ospitare strutture relative alla direzionalità interessante soprattutto il comprensorio.*

È quest'ultimo punto, in particolare, che segna più significativamente la distanza dal Piano precedente: dove si prevedeva il nucleo generatore di un nuovo tessuto residenziale urbano, all'incrocio dei due assi di rifondazione della città, si colloca ora una concentrazione direzionale sostenuta dal convergere di infrastrutture di carattere territoriale più esteso.

Ma perché questa ipotesi si verifichi occorre che l'asse di via Roma riesca effettivamente a superare la ferrovia; di questa si prevede pertanto l'indispensabile interramento.
Ove questo non si verificasse *gran parte della viabilità del piano sarebbe compromessa*. E questo fu ciò che avvenne. L'Amministrazione delle Ferrovie respinse la proposta di interramento degli impianti. Lo schema di Piano predisposto dalla Commissione nel 1964, che da quel presupposto traeva ispirazione, venne accantonato e non fu neppure presentato al Consiglio Comunale.

Il nuovo orizzonte pianificatorio: il Piano Intercomunale e il Piano quadro territoriale

Parallelamente agli studi condotti, fra il '61 e il '64, per la revisione del P.R.G. di Bergamo, veniva formulandosi, da parte del *Consorzio per il coordinamento urbanistico intercomunale* formato da 34 Comuni della cintura, una ipotesi di piano territoriale esteso all'intero comprensorio. Dopo lunghe discussioni, fu presentato nel 1963 all'approvazione dell'assemblea il primo Piano Regolatore Intercomunale, alla scala 1:10.000, che conteneva alcune indicazioni di massima sulla salvaguardia delle aree non urbanizzate, sulla localizzazione dei nuovi insediamenti industriali (Ponte S.Pietro, Dalmine, Zanica, Grassobio) e, a grandi linee, gli interventi per la viabilità principale: la Dalmine-Villa d'Almè, innanzitutto, e per quanto riguarda più da vicino la città, il completamento del "collettore" di Bergamo a Sud della ferrovia, con un ramo a ponente (Briantea-Isola) ed uno a levante (Statale del Tonale).
Fra le indagini preliminari alla stesura del Piano, è di particolare significato quella relativa al rilevamento della mobilità interna al comprensorio considerato che ha evidenziato il ruolo di centro direzionale svolto dal capoluogo rispetto al complesso degli insediamenti circostanti. Questa struttura di relazione territoriale diventerà il modello interpretativo della realtà insediativa metropolitana bergamasca, monocentrica di fatto, policentrica nella visione pianificatoria.

Il nuovo programma di revisione del P.R.G. (1965)

A metà degli anni '60, la percezione del manifestarsi di una nuova dimensione urbana di carattere "diffusivo" e "disordinato" era già chiara, così come la necessità di

affrontarne il controllo ricorrendo a più ampi orizzonti pianificatori. Il P.R.G. tradizionale, limitato al confine amministrativo comunale, sembrava strumento ormai insufficiente ad arginare un'espansione insediativa di carattere prevalentemente metropolitano. I Piani Intercomunali – quello milanese come quello bergamasco – avevano appunto la funzione di stabile un nuovo ambito territoriale di verifica dei processi di crescita entro il quale si potessero, con maggiore aderenza alla realtà, trarre le indicazioni di intervento urbanistico.

Il problema della revisione del P.R.G. di Bergamo, per l'Amministrazione uscita dalle lezioni del novembre '64, è subito impostato, secondo l'ottica ormai prevalente nella cultura urbanistica del Paese, assumendo la dimensione metropolitana quale contesto più appropriato della pianificazione comunale. Viene insediata una commissione (Sonzogni, Spini, Tosi) sotto la presidenza dell'assessore all'urbanistica, incaricata di formulare le linee informatrici della revisione del Piano. Linee che sono puntualmente illustrate nella relazione della commissione[3]:

> *I problemi urbanistici cittadini vanno inseriti in una visione il più possibile globale dei fenomeni di trasformazione del territorio, interpretando cioè la dimensione urbanistica come parte integrante dei problemi di sviluppo economico e sociale a tutti i livelli realisticamente e criticamente valutati… la revisione del P.R.G., pertanto, deve avvenire tenendo presente i problemi di struttura, di dimensione regionale e comprensoriale…*
>
> *Il comprensorio individuato nel Piano Intercomunale come area di attrazione della città, contribuisce a riconoscere alla stessa l'unico centro del sistema ed a conferire a questo centro tradizionale il vertice degli interessi che si stemperano nel territorio in ragione diretta con la distanza dal polo d'attrazione. La subregionale proposta* [lungo l'asse forte Varese-Como-Lecco-Bergamo-Brescia] *può determinare anche una nuova struttura comprensoriale ed urbana, così da permettere al nuovo P.R.G. della città di essere formulato con un impianto aperto e lineare, capace in tal modo di accogliere con il maggior numero di gradi di libertà, questo nuovo disegno territoriale.*

Sulla base di queste considerazioni, la commissione si pronuncia contro la prefigurazione di uno schema strutturale chiuso, proponendo al contrario *un più libero svilupparsi della città secondo una maglia aperta e ricettiva all'accoglimento delle istanze che provengono dalla regione, dal comprensorio, dal territorio.*

Ad una tale previsione si oppone di fatto *il disegno della città espresso nel sistema di urbanizzazione a mezzaluna* [la stessa espressione usata in seguito da Bernardo Secchi] proposto dallo schema

[3] Il testo da cui sono tratte le citazioni (in corsivo) è pubblicato in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.31,32

precedente di revisione del P.R.G.: schema radiocentrico impostato sull'incrocio degli assi urbani primari e sulla circonvallazione che inviluppa la città costringendo alla saturazione edificatoria l'arco pedecollinare meridionale, di grande valore paesistico.

Appare determinante, per il disegno della nuova città, *una configurazione lineare di sviluppo per sbloccare il sistema d'avvolgimento descritto… La giacitura di un nuovo organismo a sviluppo lineare che assuma come spina dorsale della composizione urbanistica l'andamento della linea ferroviaria Lecco-Brescia, sembra la più idonea a recepire le indicazioni emerse dalla pianificazione territoriale e a svincolare la città dalla tenaglia dell'accerchiamento di un sistema di viabilità principale e secondaria che l'avvolge.*

Scartata l'ipotesi di un totale interramento della linea ferrata nel suo segmento urbano, in quanto non commisurata al reale potenziale economico della città, *l'indirizzo per uno sviluppo urbano lineare piuttosto che radiocentrico dovrebbe realizzarsi con la previsione di strade complanari adiacenti alla linea ferroviaria Lecco-Brescia e costituenti la linea di appoggio e di distribuzione per le vecchie e per la nuova struttura urbana.*

In armonia con queste indicazioni, *si prevede la localizzazione di attività terziarie, direzionali, commerciali, culturali e di attrezzature a livello urbano a valle della ferrovia e comunque nella zona delimitata dal tracciato della circonvallazione nel suo settore centrale. A mezzogiorno di detta zona, dovrebbero articolarsi i nuovi nuclei di espansione della città, secondo previdenti criteri conservativi delle possibilità attuali di facile penetrazione viaria e ferroviaria.*

A seguito dei lavori della commissione, l'Amministrazione affidava nel 1965 la revisione del P.R.G. agli urbanisti Giovanni Astengo e Luigi Dodi. Gli studi preliminari hanno occupato il triennio '66-'68; la stesura del nuovo P.R.G. l'ultimo trimestre del 1969.

Le due ipotesi di piano-quadro territoriale

Gli studi preliminari[4] alla redazione del nuovo P.R.G. si sono applicati non tanto, come di consueto, all'analisi dei dati della dinamica insediativa interna al territorio comunale, quanto alla costruzione di un quadro di riferimento alla scala comprensoriale. *Ciò comportava la sostanziale modifica del piano di studi. Diventava necessaria…l'individuazione di un "comprensorio di pianificazione" interessante per l'intera area bergamasca, da esplorare e definire nei nuovi limiti territoriali, nella sua dinamica socio-economica interna e nei suoi fondamentali rapporti col territorio esterno, e si proponesse, come obiettivo, di definire correttamente le essenziali e più opportune linee di sviluppo e di assetto*

[4] Si veda la "Nota introduttiva" al nuovo programma di revisione del P.R.G. (1965) da cui sono tratte le citazioni che seguono (in corsivo) pubblicata in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.35 ss

territoriale di questo comprensorio, per poter disporre, per il Piano Regolatore di Bergamo, almeno di un attendibile e chiaro "quadro di riferimento".

L'analisi della *densità territoriale* estesa all'intera provincia ha individuato inizialmente un'area di 126 comuni, limitata a Nord dalle prime pendici delle prealpi Orobiche, ad Est e a Ovest dall'Oglio e dall'Adda, a Sud dalla linea ferroviaria Milano-Treviglio-Brescia, area nella quale si è verificata, nel periodo '61-'66 la maggior dinamica insediativa e la maggior densità territoriale.

All'interno di tale area si è quindi circoscritto un *comprensorio* di 49 comuni, con una popolazione di 300.000 abitanti, al centro del quale è il comune di Bergamo, con 120.000 abitanti.

Il comprensorio è caratterizzato da un *indifferenziato sistema di urbanizzazione articolato su direttrici di sviluppo in atto sia radiali che trasversali: le prime si irraggiano, quasi con continuità, dall'agglomerato del capoluogo lungo i cinque assi principali, verso Dalmine, Ponte S.Pietro, Almè in Val Brembana, Alzano in Val Seriana, Seriate; le seconde hanno andamento Nord-Sud, parallelamente ai fiumi Brembo e Serio, in corrispondenza dei quali esse intersecano gli assi di sviluppo radiali.*

L'agglomerazione comprensoriale così definita è stata considerata, in termini urbanistici, come un'unica *regione urbana* dotata di propria *struttura interna* (attività economiche e residenze), di propria *ossatura portante* (le reti di comunicazione) e di propria *dotazione urbana* (attrezzature e servizi). Deve essere quindi considerata come un *macro sistema*, in termini economici globali, *l'azienda città produttrice, per tutti i cittadini, dei servizi resi dalla propria dotazione urbana e dalla propria ossatura portante.*

Appaiono quindi chiari i contenuti e gli obiettivi della pianificazione urbanistica considerata in un'ottica metropolitana: *a parità di sviluppo socio-economico e di costi di impianto e di gestione sono certamente da preferire quella regione urbana capace di offrire ai propri cittadini il massimo di benefici sociali e di rendimento economico per la collettività. Pertanto, fissata per un determinato orizzonte temporale, la prevedibile quantità di sviluppo socio-economico compatibile con il sistema generale, regionale e nazionale, si tratta di individuare, fra le varie possibili combinazioni e distribuzioni spaziali degli elementi strutturali e infrastrutturali che realizzano, secondo prescelti standards urbani e nel prefissato orizzonte temporale, lo sviluppo ipotizzato, quelle combinazioni che, a parità di costi massimizzi i benefici sociali e il rendimento economico oppure quello che, a parità di rendimento economico e di benefici sociali, minimizzi i costi.*

Il Piano uscirà dunque dalla *comparazione fra differenti, ma omogenei e coerenti modelli di sviluppo per la regione urbana considerata*; tale comparazione diventa, in questa logica, *l'unico mezzo corretto per la valutazione della minimizzazione dei costi d'impianto e di gestione.*

In base a tali principi sono stati predisposti due *piani-quadro* per l'intera area comprensoriale bergamasca da assumersi, e confrontare, come altrettanti varianti globali delle stesse quantità di elementi di sviluppo ragionevolmente ipotizzate per la stessa area, e pertanto confrontabili come differenti tipi di *organizzazione strutturale* delle stesse quantità, condizione ritenuta preliminare e indispensabile a stabilire criteri di *organizzazione insediativa.*

Una volta assunta, come ultimo riferimento quantitativo per la crescita demografica, socio-economica e insediativa, la previsione di 400.000 abitanti per il comprensorio (con un incremento di 120.000 unità) e di 150.000 per il comune centrale (con un incremento di 30.000 abitanti) la distribuzione delle quantità parziali all'interno del territorio è stato oggetto di due piani-quadro presentati in alternativa non tanto per il dimensionamento delle ipotesi di sviluppo quanto per i differenti modelli di assetto territoriale a supporto di un medesimo sviluppo.

Per entrambi gli schemi di Piano, si tratta di dar forma ad un'area urbana – una concentrazione, una nuova città – di 400.000 abitanti, da considerare la dimensione effettiva della città vera e propria consolidata al centro dalla più recente nebulosa urbana.

Le due soluzioni presentate ad una valutazione comparata rispondono a due diversi concetti: distribuzione lungo gli assi (primo schema); distribuzione secondo poli (secondo schema).

Il primo schema parte dalla constatazione della situazione di fatto, e cioè dell'urbanizzazione crescente lungo gli assi, e ne individua la maglia infrastrutturale di supporto, che in alcuni casi duplica o addirittura triplica la maglia esistente al limite di saturazione e di congestione (strada di Val Seriana, pedemontana verso Como e Varese).

Questa distribuzione secondo assi prevalenti, alternando situazioni già compromesse, situazioni di espansione in atto e nuovi insediamenti, viene a creare una continuità nell'uso del suolo secondo le direttrice storiche principali. Si creano così delle strutture ad andamento lineare, delle vere e proprie città lineari, o meglio dei tronchi di città lineari, supportate dagli assi portanti e con l'alternanza in esse di zone esistenti, da sistemare, completare e integrare di servizi, con zone di nuovo impianto.

Queste lunghe proiezioni urbane (produttive, residenziali, di attrezzature) si dipartono da Bergamo conservando, e confermando, alla città centrale il suo ruolo di baricentro della intera configurazione insediativa. Ruolo ribadito da due scelte urbanistiche complementari: la prima è quella di una rinuncia abbastanza esplicita e consistente all'impianto di nuovi nuclei residenziali; la seconda è che tutte le principali attività direzionali restino nel capoluogo, in quell'area a Sud della ferrovia (dove il Piano precedente aveva previsto una consistente espansione residenziale) opportunamente potenziata con le necessarie infrastrutture (circonvallazione, linee celeri dell'Adda, aeroporto…).

Si costituirebbe, quindi, in questo punto nodale e baricentrico, secondo le previsioni del primo modello di Piano-quadro, il cervello motore di tutto il comprensorio ristrutturato.
Il secondo schema strutturale vuole essere alternativo al primo nel contrastare radialmente la disseminazione insediativa.
Concentrando le operazioni di espansione in alcune grosse aree si è perseguita l'ipotesi di una "città nuova" articolata in alcune poche e grosse concentrazioni. È la scelta di un sistema basato su poli preferenziali, anziché su assi preferenziali: sono le scelte ubicazionali a precedere e a condizionare le scelte infrastrutturali. Elemento determinante e caratterizzante del secondo schema è pertanto la proposta di creazione di una città nuova di cospicue dimensioni a Torre de' Roveri (50.000 abitanti, la metà dell'intero incremento comprensoriale). Tale concentrazione residenziale contrasta l'immagine di un territorio omogeneamente conurbato, in funzione di un sistema costituito da parti ben distinte, di un territorio polarizzato. Questo sistema "organico" e articolato comprende altri episodi di concentrazione insediativa come quella di Villa d'Almè (che insieme a Torre de'Roveri dà forma ad uno sviluppo polarizzato agli estremi Est-Ovest del comprensorio; come quella di Dalmine, che consolida il terzo polo a Sud, attorno alla città di Bergamo. Al centro del sistema, si conferma comunque il polo direzionale, nella ubicazione quasi obbligata fra la stazione ferroviaria e quella aeroportuale.
In definitiva, questa città polarizzata consentirebbe nel suo hinterland la crescita molto più elastica, molto più libera sia delle sedi di lavoro che delle attrezzature per i servizi. Con un unico inconveniente prevedibile: più lunghi percorsi tra residenza e zone di lavoro, a causa della maggior concentrazione residenziale in poli ben precisi. Ma la maggior qualificazione ambientale (secondo gli standards) di questi ultimi dovrebbe compensare i maggiori tempi e i maggiori costi di percorrenza…
I due schemi insediativi proposti dai Piani-quadro territoriali rispondono a due concezioni diverse dello sviluppo urbano, diverse nella struttura e nella forma, anche se le quantità di base sono le stesse.
L'Amministrazione comunale di Bergamo dovrà scegliere quale dei due schemi dovrà essere assunto come riferimento di pianificazione territoriale per la stesura del nuovo Piano Regolatore Generale.
Nella seduta del 21 dicembre 1968 viene posto in votazione il seguente ordine del giorno: *Il Consiglio Comunale, a conclusione della discussione sugli schemi strutturali di Piano-quadro territoriale, predisposti dai progettisti incaricati di redigere il progetto di P.R.G. del Comune di Bergamo, opta per la soluzione di uno "sviluppo per poli" come previsto dallo schema strutturale contrassegnato con il numero 2.*

Il P.R.G. di Bergamo, 1965-1969. Progetto Astengo-Dodi

Il nuovo P.R.G.[5] si iscrive dunque nella logica del Piano-quadro territoriale, assunto nel suo secondo schema come necessario riferimento per l'assetto insediativo dell'area metropolitana bergamasca, per un orizzonte temporale di un ventennio. Dal Piano-quadro, il nuovo strumento urbanistico trae le sue fondamentali caratteristiche per quanto attiene al contenuto, alle dimensioni di sviluppo, alle scelte spaziali. L'ipotesi di crescita, per i prossimi vent'anni della città di Bergamo da 120.000 a 150.000 abitanti, e dell'area metropolitana da 300.000 a 400.000 abitanti, hanno fissato le dimensioni fondamentali dello sviluppo in termini di aree necessarie alla crescita urbana. Inoltre, la scelta del modello di sviluppo "per poli" e la conseguente ipotesi di città nuova a Torre de'Roveri, e il nuovo nucleo urbano di Villa d'Almè, *hanno impresso allo sviluppo urbanistico di Bergamo un particolare e ben preciso carattere di centro motore dell'intera area metropolitana… In questa logica di sviluppo territoriale, compito primario del capoluogo diventa quello di predisporre una "forte armatura urbana", costituita da un insieme coordinato di attrezzature, tanto nel campo dell'istruzione che in quello delle attività economiche, tali da garantire all'intera area metropolitana il raggiungimento di una elevata qualificazione insediativa… con la creazione di un nuovo centro direzionale, la formazione dei raggruppamenti scolastici, il recupero di Città Alta e dei Borghi, la dotazione di grandi parchi urbani e comprensoriali, il potenziamento della rete infrastrutturale.*

In sintesi, i contenuti specifici del Piano possono così elencarsi:

a) *La creazione di una ossatura portante*, che solca il capoluogo *aprendolo a tutte le interrelazioni fra ogni sua parte ed ogni parte attiva dell'area metropolitana.*
b) *La formazione di un nuovo tessuto urbano*, mediante l'applicazione integrale degli standards urbanistici tanto nelle zone interne che in quelle esterne alla città, in modo da raggiungere ovunque il "*massimo effetto urbano*".
c) *La creazione di un ambiente urbano* attraverso una duplice azione di valorizzazione del tessuto urbano: a) all'interno, con il potenziamento delle attrezzature per i servizi, adeguate nella misura possibile agli standard del D.M. 1968; b) all'esterno, con una azione di *recupero dell'ambiente naturale* (grande parco dei Colli, ampie zone di rimboschimento sulla costa della Maresana giù fino a Loreto e Longuelo, così come a Redona e alla Colvarola).
d) *Il recupero di Città Alta e dei Borghi*, da riconoscere e salvaguardare nel suo carattere di unitarietà di percorsi, di edilizia storica, di linguaggio architettonico ed urbanistico. Ma

[5] Cfr. "Contenuti, obiettivi e caratteri generali del nuovo piano" da cui sono tratte le citazioni che seguono (in corsivo) pubblicato in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.119 ss.

anche da sostenere con opportuni interventi infrastrutturali: la nuova strada di adduzione a Porta S.Giacomo; i due parcheggi sotterranei ai margini orientale (S.Agostino) ed occidentale (sotto il Seminario verso Porta S.Alessandro) della medesima strada.

e) *I campus scolastici e ospedalieri.* I parchi dei tre campus scolastici raggruppano sedi di vario ordine e grado, eventualmente anche universitario, dotati di laboratori di ricerca e attrezzature ricettive, aperti al pubblico quale luoghi di ritrovo e di ricreazione…
Analogamente, i due campus ospedalieri (l'uno presso il neuropsichiatrico, l'altro ai piedi della Maresana) sono concepiti come raggruppamento di attrezzature di varie specialità intorno ad un parco interno.
Infine il campus ricreazionale previsto nella zona della Fontana, verso Valbrembo, conclude, ai confini comunali, il parco naturale dei Colli.

f) *Il nuovo centro direzionale urbano ed il parco centrale urbano.* Fulcro di tutto il nuovo organismo urbano, centro motore dell'intera area metropolitana è il nuovo nucleo direzionale previsto sul prolungamento ideale dell'asse mediano urbano di viale Papa Giovanni, oltre la stazione e sulla direttrice per Orio al Serio. È previsto come un grande parco in cui sono inserite alcune aree circoscritte destinate ad ospitare gli edifici direzionali e la nuova Fiera di Bergamo. Vi si accede dalla città mediante un asse principale che sottopassa in galleria l'area ferroviaria e forma in quel punto un nodo di interscambio da cui si dipartono, divaricandosi, gli assi a senso unico che solcano il parco e legano fra loro le singole aree direzionali, la Fiera, il nuovo campo sportivo, collegandosi infine all'ossatura viaria principale (nuovo asse Est-Ovest Valcavallina-Como-Lecco; tangenziale di levante). Qui arriveranno le linee celeri dell'Adda, ulteriore tramite con l'area metropolitana milanese.

g) *L'autostrada urbana e la collana dei centri commerciali.* L'autostrada urbana è un ulteriore sostegno allo sviluppo urbano in senso Est-Ovest. Collegherà la via Briantea e la via Carducci col piazzale della stazione, procederà verso Est passando in corrispondenza con le ferrovie delle Valli, passerà a Nord del cimitero e si collegherà poi col nodo di via Bianzana per poter successivamente smistare la circolazione in varie direzioni. *In corrispondenza del piazzale della stazione ferroviaria, è previsto che tale infrastruttura corra su due piani, entrambi sopraelevati rispetto al piano della piazza*…In aree disposte ai lati dell'asse autostradale urbano e alle sue estremità sono individuati dal Piano aree pregiate (in parte di proprietà comunale) in cui possono sorgere edifici di rilevante consistenza volumetrica destinati prevalentemente ad attività commerciali, oltre che ad uffici, centri civici e in parte a residenza.

Questi, in complesso, i contenuti e le "idee di forza" del Piano nell'ambito comunale. Che non possono prescindere dalle operazioni previste alla scala comprensoriale quale necessario contesto del livello locale e cioè: a) la creazione della nuova città a Torre de'Roveri; b) la realizzazione della rete infrastrutturale principale sull'intero territorio; c) il controllo dimensionale e funzionale nella crescita dei vari comuni dell'area metropolitana.
Il Piano verrà adottato nel novembre 1969 e approvato nel 1972.

Il P.R.G. del 1995-1999. Progetto Secchi-Gandolfi

Per Bergamo, si può dire che sia un Piano di "terza generazione", dopo i due precedenti. E di fatto è assai lontano, nei suoi principi e nei suoi contenuti, sia dal criterio e dall'immagine dello *zoning* di Muzio/Morini, sia dalla tensione programmatoria e dalla ricerca dell'*effetto città* che informa il Piano-quadro di Dodi/Astengo.
Tre vogliono essere gli aspetti principali *che connotano in modo innovativo* questo Piano e *ne costituiscono quindi la struttura concettuale e operativa*: è un piano di *conservazione* e *trasformazione* della città; la città è concepita come un insieme di *sistemi*; il piano urbanistico è un *progetto* di città[6].
Altrettanto chiari sembrano essere gli obiettivi da perseguire: dare forma a *una città da abitare, una città verde, una città che funzioni.*
Non sembra invece considerata la circostanza che la città oggetto del Piano è già una *città abitata* e che i suoi abitanti le hanno conferito, nel tempo, forme e funzioni corrispondenti, o meno, ai loro modi d'uso della città. Se la città non è un oggetto cui dare, di volta in volta, una nuova veste e correggere, ad ogni occasione opportuna, il meccanismo di funzionamento, ma un organismo che vive, cresce e decade al ritmo di vita di chi, permanentemente o temporaneamente lo abita, allora il Piano dovrebbe avere come punto di partenza e come esito ultimo la città abitata, appunto, cioè la configurazione fisica – ad ogni scala, dall'alloggio al territorio – congruente ai comportamenti dei soggetti che si muovono nel tempo e nello spazio dell'"abitare".
L'*urbano*, quello storico come il contemporaneo, non è che una delle forme dell'abitare: il Piano *urbanistico* dovrebbe essere innanzitutto il "riconoscimento" di queste forme. Presupposto indispensabile per il loro *progetto*. Che non significa necessariamente "conservazione" e "trasformazione".

---

[6] Tutti i corsivi del testo che segue sono citazioni da: Comune di Bergamo, Ufficio di Piano, *Il Piano Regolatore Generale 1989 della città di Bergamo*, a cura di V. Gandolfi e A. Gobbi, Bergamo 1999, pp. 2-15

Conservare e trasformare

Il primo aspetto che contraddistingue la *unità* del Piano Secchi/Gandolfi è di *considerare la città esistente, nella sua totalità e indipendentemente dall'epoca della sua costruzione o dal suo stato di degrado, come oggetto di continua, capillare, necessaria, obbligatoria, ordinaria manutenzione e conservazione…*

Questa "cura" si applica a ciò che il Piano chiama *materiali* della città, da intendersi in *senso urbanistico* e non già edilizio o architettonico. Cioè il termine *materiale* stà ad indicare *tutto ciò che può essere combinato in una composizione che definisce e qualifica lo spazio urbano*. Una distinzione viene introdotta tra *materiali semplici* della città (carreggiate stradali, marciapiedi, rampe, alberature…) e *materiali complessi*, che derivano dalla aggregazione di materiali semplici: gli uni e gli altri utilizzati con tecniche e modalità compositive differenti *per costruire la città nelle sue parti*. La loro classificazione e il loro trattamento (non si parla di riconoscimento o di progetto) sono affidati ad *abachi* che ne stabiliscono le *sequenze tipiche* e ne prescrivono *prestazioni urbane di livello adeguato*.

Una concezione della città per sistemi

I "sistemi" considerati dal Piano non sono di carattere "funzionale" come di solito avviene, ma di carattere "fisico": non si tratta quindi di parti di città caratterizzate da funzioni specifiche (zone omogenee) ma da *reti di spazi con caratteristiche analoghe, che si collegano tra loro, definiti da una promiscuità di funzioni diversamente calibrate fra loro*. Coerentemente all'approccio analitico iniziale (la città come un aggregato di materiali) i *Sistemi* sono concepiti dal Piano come *materiali semplici e complessi che si aggregano e compongono tra loro*, intersecando la città nelle sue diverse parti.

Ogni materiale, ogni luogo e ogni parte di città appartengono a un Sistema perché dotati di una specifica identità, perché parti di uno specifico insieme di relazioni e di determinati caratteri morfologici.

I *Sistemi* individuati dal nuovo Piano Regolatore sono cinque, ognuno di essi composto da diversi sottosistemi:

a) il *Sistema dei luoghi centrali*, che si incentra sul *Sentierone allungato* a sua volta composto dal tratto centrale e dalle due estremità che fungono da ingresso al centro urbano;
b) il *Sistema della residenza*, che il Piano vuole comprensivo del tema della conservazione, della ristrutturazione, della trasformazione;
c) il *Sistema del verde* che deriva dalla *composizione* di cinque diversi ambiti territoriali: i cosiddetti *serbatoi di naturalità*; i cosiddetti *filtri*; i *capisaldi della pianura coltivata*; le *connessioni*;

i *capisaldi del verde urbano*; questi ultimi più semplicemente identificabili nei parchi, viali e giardini della città.

d) Il *Sistema della produzione* che si articola in due parti: a) *produzione per addizione*, che vorrebbe dire "secondo un piano", e b) *produzione per aggiunte*, cioè secondo "aggiunte di completamento".

e) Il *Sistema della mobilità* che riguarda la rete di scorrimento veicolare urbano e interurbano su gomma e la rete su ferro, cioè il trasporto pubblico e privato e la sua *compatibilità con le esigenze ambientali e funzionali della città.*

Il Piano Regolatore come progetto della città

Per "progetto della città" si intende qui il "disegno" di alcune sue parte secondo criteri dimensionali, formali e funzionali ("compositivi", in una parola) traducibili in regole e prescrizioni – *norme* – da osservarsi negli interventi attuativi. Si tratta dunque di rendere possibile il "controllo" dell'utilizzo dello "spazio urbano" attraverso lo strumento del disegno; le componenti controllabili di tale spazio sono individuate ne:

a) *le nuove scale e misure della città*, da intendersi: dei suoi edifici e dei suoi spazi non edificati;

b) *la dilatazione degli spazi aperti*, per la quale si rende necessaria una maggior *precisione* nel metterne a punto l'architettura, possibilmente svincolata dai canoni del decoro urbano ottocentesco;

c) *il confronto con le tracce del moderno*: grandi infrastrutture; mastodonti industriali dismessi; nuovi recinti per le nuove attrezzature urbane….;

d) *la costruzione di una grammatica dell'alto e del basso*, da intendere come il controllo degli indici di edificabilità in funzione del paesaggio urbano;

e) *la costruzione di sequenze*, per contrastare la *discontinuità* degli spazi e la *frammistione* dei percorsi che caratterizzano la città contemporanea, e per costruire [o ri-costruire?] una *percorribilità* riconoscibile dello spazio urbano;

f) *la costruzione di una grammatica degli impianti vegetazionali*, seguendo le tracce dei grandi esempi della Bergamo storica, opportunamente trasformate in "materiali" classificabili e tipizzabili in abachi pronti per l'uso;

g) *la costruzione di una grammatica della luce*, applicata ai luoghi urbani per dar loro riconoscibilità, visibilità e percorribilità anche attraverso l'uso dell'illuminazione cittadina non tanto come impianto tecnico ma come supporto alla architettura e all'urbanistica.

Sembra di poter cogliere, dall'elencazione di questi punti, un'attenzione al progetto urbano come ad un linguaggio di cui bisogna definire il lessico (i "materiali") la grammatica (gli

"abachi") e la sintassi (la "composizione") per poterne costruire i contenitori discorsivi (le "sequenze") e segnici (il "disegno"). È il linguaggio attraverso il quale si esprimono – vengono espressi – i "progetti norma".

I progetti norma e il principio insediativo

I progetti del nuovo Piano di Bergamo si attuano, principalmente, tramite i 27 Progetti Norma. Lo strumento, di uso corrente nella stesura dei P.R.G., vuole costituire una modalità normativa di carattere *figurale* accanto a quelle più consuete di carattere *verbale* (gli articolo) e *numerale* (le quantità tabulate) contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione.

A queste "figure" il Piano affida dunque il trattamento delle aree *di rilevante interesse urbano*, per estensione o per ubicazione e di *importanza strategica* rispetto alle previsioni di sviluppo insediativo. E qui siamo al nocciolo concettuale e di contenuto del Piano in esame.

Ciò che di solito viene chiamato "sviluppo insediativo" e che di solito si fa derivare da una "previsione" di sviluppo quantificabile in termini di incremento demografico, di uso del suolo e di volume edificabile, quantità di cui i Piani si incaricano di progettare la distribuzione sul territorio, qui, nel Piano di Bergamo che stiamo illustrando, viene chiamato *principio insediativo*. Concetto impegnativo, che dovrebbe porre a problema il criterio di fondazione di un "principio" che regoli la dinamica insediativa e che, innanzitutto, dovrebbe considerare il decorso storico di tale dinamica. E questo, è solo per dire che nel palinsesto stesso della città si può trovare il "principio" del suo sviluppo.

Nel nostro caso, *con il termine "principio insediativo" si intende l'insieme – e la reciproca interazione – dei criteri che regolano l'orientamento e l'altezza massima degli edifici, il loro rapporto con l'orografia del terreno, con la geometria delle divisioni parcellari e dei tracciati viari… i rapporti e le sequenze reciproche nella disposizione e articolazione dei volumi edificati e degli spazi aperti.*

Il "principio insediativo", in sostanza, è il criterio con il quale *si prefigurano una serie di interventi di ristrutturazione urbanistica e/o di nuova edificazione*, attuati anche attraverso la individuazione di *unità minime di intervento*, a partire dalla scomposizione di unità morfologiche in "materiali" semplici da riaggregare secondo procedure grammaticali stabilite. Procedure codificate nei documenti essenziali del Piano: le Norme Tecniche e le Guide agli interventi.

Le nuove forme per la città

a) *Il Nuovo Sentierone* (Progetto Norma n°11).

   Abbandonata l'idea dei Piani precedenti di localizzare un nuovo centro a Sud della ferrovia, il Piano Secchi/Gandolfi non rinuncia alla suggestione del grande asse centrale

Nord-Sud (questo si "principio insediativo", di significato storico e simbolico), ma ne stabilisce l'incrocio in prossimità della stazione ferroviaria, con il fascio stesso di sedimi e attrezzature che lungo la ferrovia vengono liberati e ridestinati quali nuove sedi di direzionalità pubblica e privata: il nuovo tribunale, le Poste, l'INPS, il nuovo Teatro, le nuove sedi Italcementi e TreV, due grandi parcheggi di interscambio per circa 2.000 posti auto, nuove residenze per circa 2.000 abitanti, un grande polmone verde di circa 50.000 mq. Il tutto disimpegnato da un grande anello di scorrimento veicolare intorno alla stazione che sottopassa i binari in corrispondenza di via San G.Bosco (come già avviene) e tra le vie Gavazzeni e David, prolungato fino alla via A.Maj (in previsione).

Sembra essere l'ultima risposta all'annoso problema dello scavalcamento del fascio dei binari, sempre rimandato e mai risolto.

b) *Il Sentierone allungato*

Se nei piani precedenti si favoriva, con qualche critica, la formazione di un'immagine della città come *mezzaluna* disposta intorno a Città Alta (altro "principio insediativo" derivato dalla progressiva giunzione verso l'area centrale delle braccia dei borghi), il Piano in esame sembra rifuggire nelle intenzioni da tale immagine, ma la realizza di fatto con la proposta di un *Sentierone allungato* alle sue estremità, allo scopo di estendere l'*effetto urbano* (termine ricorrente nella cultura urbanistica anni '70) del centro attuale verso Est e verso Ovest.

Sostenuto da una linea di tram veloci lungo l'arco del suo sviluppo, il Sentierone allungato non è propriamente un Progetto-Norma, ma piuttosto *una particolare modalità di intervento che accoglie al proprio interno diversi progetti-norma e stabilisce lungo tutto il proprio tracciato parametri urbanistici e densità edilizie sensibilmente superiori a quelle del resto della città.*

c) *La nuova viabilità*

Oltre all'inserimento nella maglia urbana delle tre linee di tram veloce (lungo l'asse Nord-Sud, sul Sentierone allungato e verso le Valli), il Piano prevede di recuperare a un ruolo urbano la circonvallazione attuale e la via Borgo Palazzo (oggi congestionate) assegnando il ruolo di nuova circonvallazione all'asse interurbano in fase di completamento, cui dovrebbe innestarsi la nuova tangenziale Est. L'ingresso alla città da questo versante sarà agevolato dal ridisegno della via Rovelli (prolungata verso il centro) che consentirà di raggiungere la via Angelo Maj direttamente dall'asse interurbano.

Al miglioramento del sistema della mobilità sono destinati i tre parcheggi di interscambio previsti l'uno a Campagnola e gli altri due in prossimità della stazione ferroviaria.

d) *Le grandi attrezzature urbane*

- In località La Trucca, fra la strada Briantea a Nord e l'asse interurbano a Sud, il Piano insedia la nuova *attrezzatura ospedaliera* per 1.200 posti letto, in un'ampia zona verde, servita dal tratto metropolitano della linea Ponte S.Pietro-Seriate e dai maggiori assi viabilistici Est-Ovest;
- una nuova *sede universitaria* è prevista nei padiglioni del vecchio ospedale, a creare sistema con le altre sedi universitarie di via Statuto, via Salvecchio, dell'ex monastero di S.Agostino, dell'ex sede dell'ISMES;
- il nuovo *Palazzo di Giustizia*, nei pressi della stazione, si appoggerà al grande anello viario disposto attorno allo scalo ferroviario, formato dalle vie Bonomelli e Bono, a Nord della stazione, da via Gavazzeni a Sud, ampliata e connessa al sottopasso dei binari ferroviari;
- il nuovo *polo fieristico* di Bergamo sarà ubicato in via Borgo Palazzo, alla Celadina, su un'area di 83.000 mq. Verrà a costituire la nuova porta della città sulla direttrice per Venezia, quasi a rievocare il ruolo dell'antica fiera di S.Alessandro;
- un *nuovo stadio* doveva sorgere nei pressi del polo fieristico, ma la scelta non è stata ritenuta prioritaria. Viene pertanto conservato l'attuale Stadio Comunale di viale Giulio Cesare (1923) in attesa di dar corpo a una Cittadella dello sport, fuori dal territorio comunale.

e) *I nuovi parchi e gli orti urbani*

- Il *parco Ovest* (250.000 mq, con orti urbani), compreso fra la ferrovia Bergamo-Milano e la via S.Bernardino è una dotazione dei quartieri di San Tomaso e di Colognola;
- il *parco Sud* (173.000 mq) si estende fra le vie Gavazzeni e l'attuale circonvallazione, occupa lo spazio tra la clinica Gavazzeni e il polo scolastico di C.so Europa, è da considerare un vero e proprio luogo centrale lungo l'asse che collega la pianura con la Città Alta;
- il *parco Est* (350.000 mq) in località Martinella, in un contesto agricolo, svolgerà un ruolo di connessione eco-biologica fra la pianura e il colle della Maresana.

Alla realizzazione dei nuovi parchi sono integrati l'allestimento degli spazi per *il gioco e la sosta*, il tracciamento dei *percorsi ciclabili*, la predisposizione di *orti urbani* di superficie complessiva inferiore al 10% dell'area destinata dal P.R.G. a giardini e parchi pubblici.

f) *La residenza*

È il tema che nei Piani precedenti veniva affrontato con priorità e al quale era legato sostanzialmente il calcolo dei fabbisogni (di suolo, di attrezzature, di infrastrutture) e quindi il dimensionamento del piano stesso.

La residenza non è più un fabbisogno (si contano 173.000 vani per 177.000 abitanti, al 1995) ma un "materiale" di ricomposizione della forma urbana, uno strumento di ricucitura delle smagliature lasciate nel tessuto edificato dall'abbandono industriale.

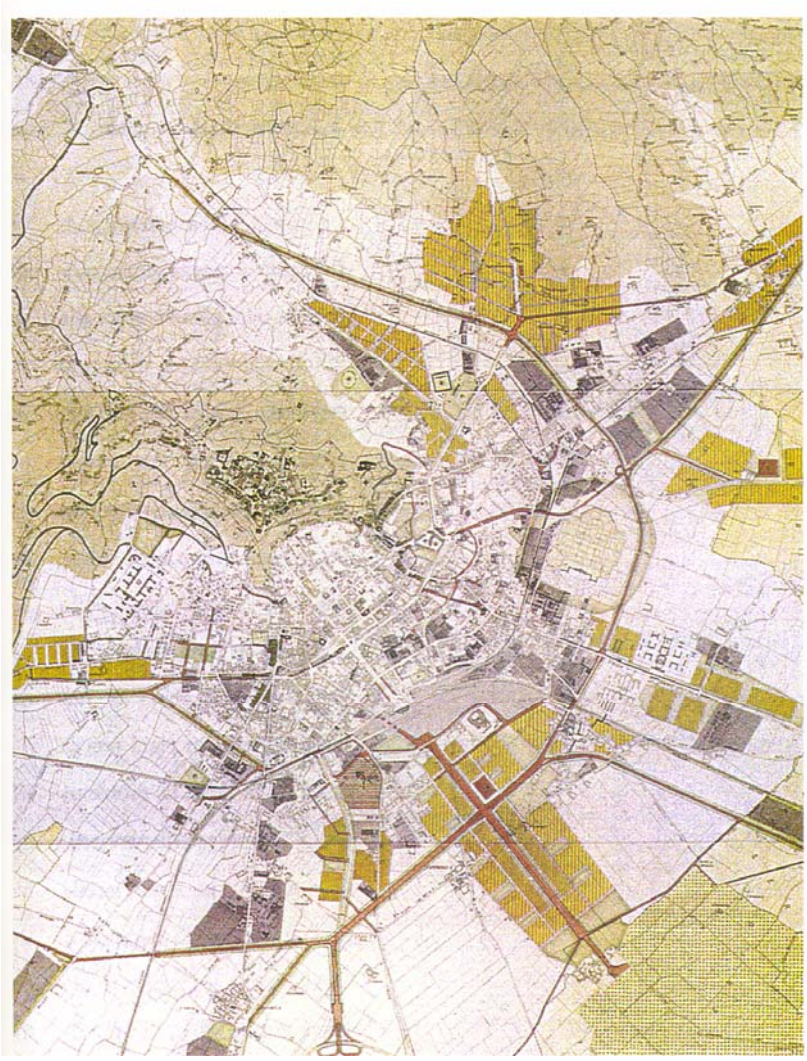
Nel Piano in esame, la nuova residenza trova posto sia nella ridefinizione dei margini urbani, nelle zone periferiche come Valtesse e Colognola, sia nei piani di recupero di aree obsolete e dismesse dalle industrie all'interno del tessuto edilizio. Aree che si sono riorganizzate come zone residenziali miste, nel "ridisegno" che ne viene fatto dai Progetti-Norma.

Il dimensionamento del Piano e gli standard urbanistici

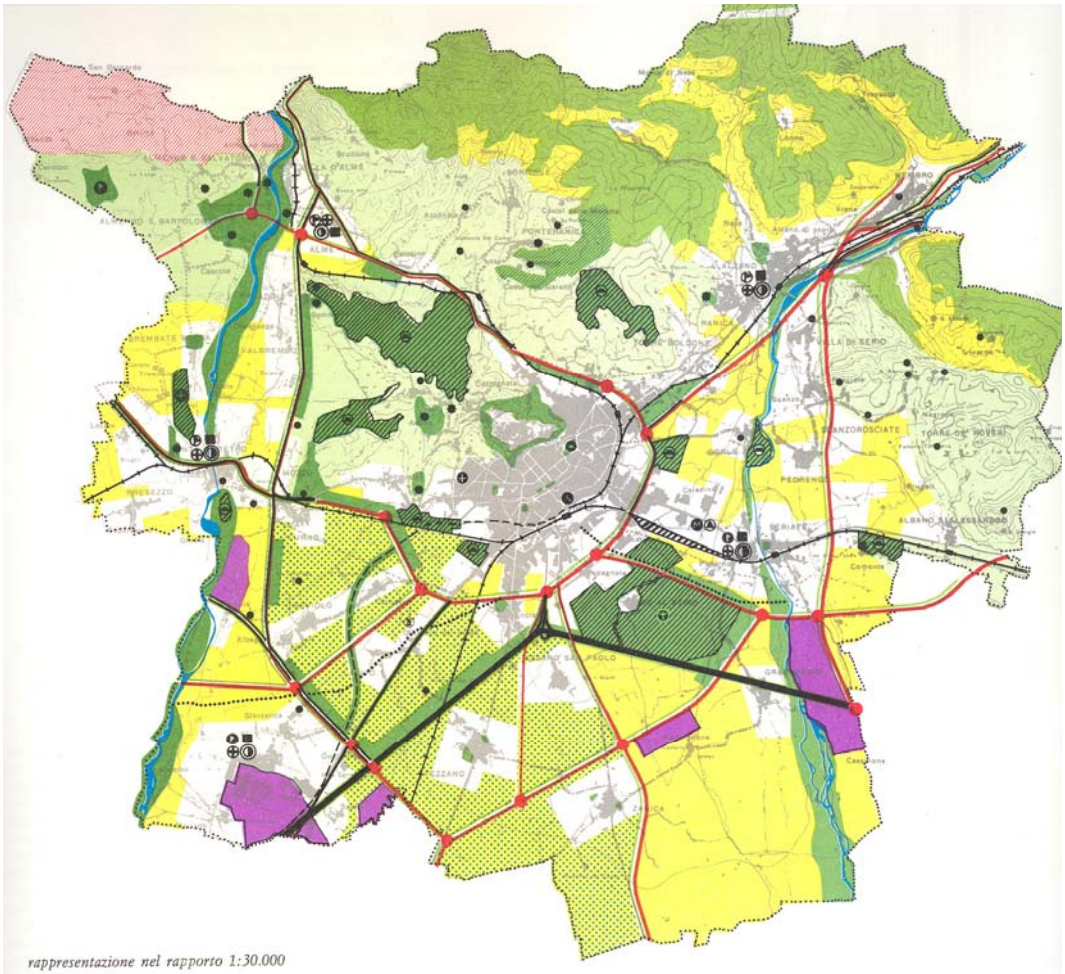
A differenza dei piani precedenti, il P.R.G. del '99 non muove dal problema del dimensionamento né ha come scopo l'applicazione corretta degli standard. Non può tuttavia evitare la verifica delle quantità. E tali quantità diventano significative se si mettono a confronto nei tre Piani.

Il Piano del '51 si dimensionava su una previsione insediativa di 180.000 abitanti al trentennio (1981); nel Piano del '69 la previsione era di 150.000 abitanti al ventennio (1989); per il Piano del '99 l'ipotesi di incremento è di 134.000 abitanti, al massimo, nel decennio (2009). Al momento della previsione, nel 1999, gli abitanti di Bergamo erano 117.000. Ora forse non superano i 110.000; erano 108.000 nel 1951, alla data del primo Piano.

In che modo i Piani urbanistici possono rendersi credibili, se degli abitanti delle aree urbane non si considerano i comportamenti nel tempo e nello spazio, i loro modi d'uso del suolo edificato e non, ma se ne contano le unità per prevedere le quantità del loro consumo del suolo? Il consumo di suolo nel Comune di Bergamo ha raggiunto oggi il 50% della superficie totale disponibile: 2.000 ettari su un totale di 4.000. Le aree vincolate dal piano vigente a standard urbanistici impegnano la metà circa (980 ettari) del suolo consumato portando la dotazione, per la città, a 48,5 mq/ab. (il minimo è di 44 mq) contro i 32 mq/ab. del 1994.



Il Prg di Muzio e Morini adottato nel 1951 e approvato nel 1956.



rappresentazione nel rapporto 1:30.000

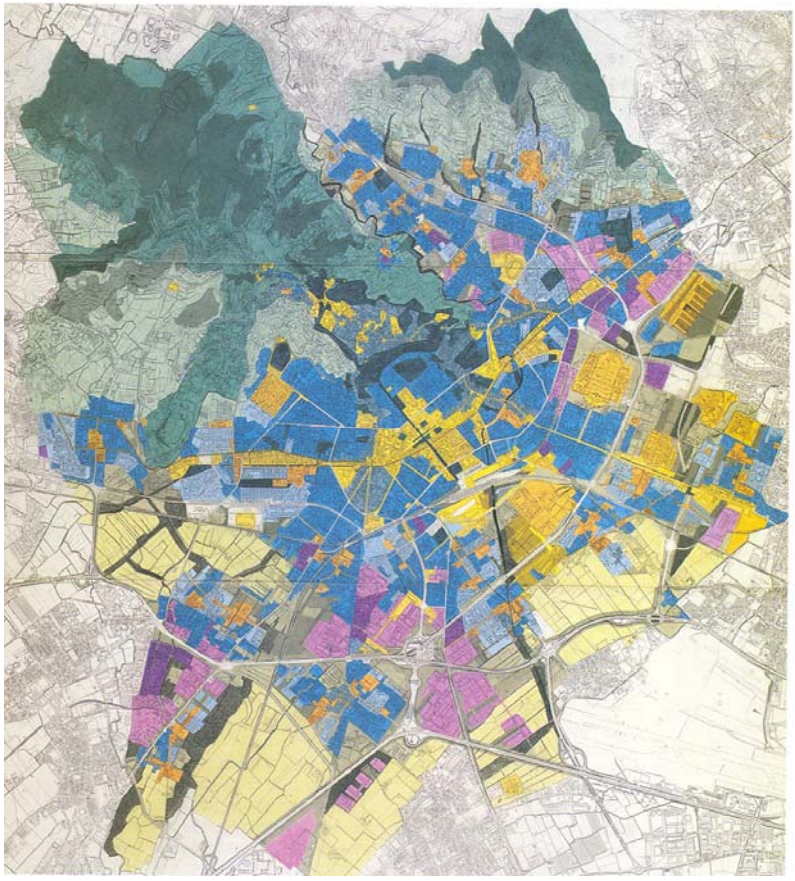
Tav. 3
Consorzio urbanistico intercomunale di Bergamo: progetto di piano intercomunale
adottato dal C. C. di Bergamo il 27-2-1963.

- zone rurali
- zone rurali da potenziare
- zone boschive
- zone boschive da potenziare
- zone di interesse paesistico
- zone di protezione panoramica paesistica e monumentale
- zone a verde con attrezzature di pubblica utilità
- verde privato vincolato
- zone di interesse geologico
- insediamenti industriali esistenti o previsti
- edifici di interesse artistico o storico valorizzati dal paesaggio
- edifici di grande interesse artistico o storico valorizzati dal paesaggio
- zone di protezione
- parco esistente o in progetto

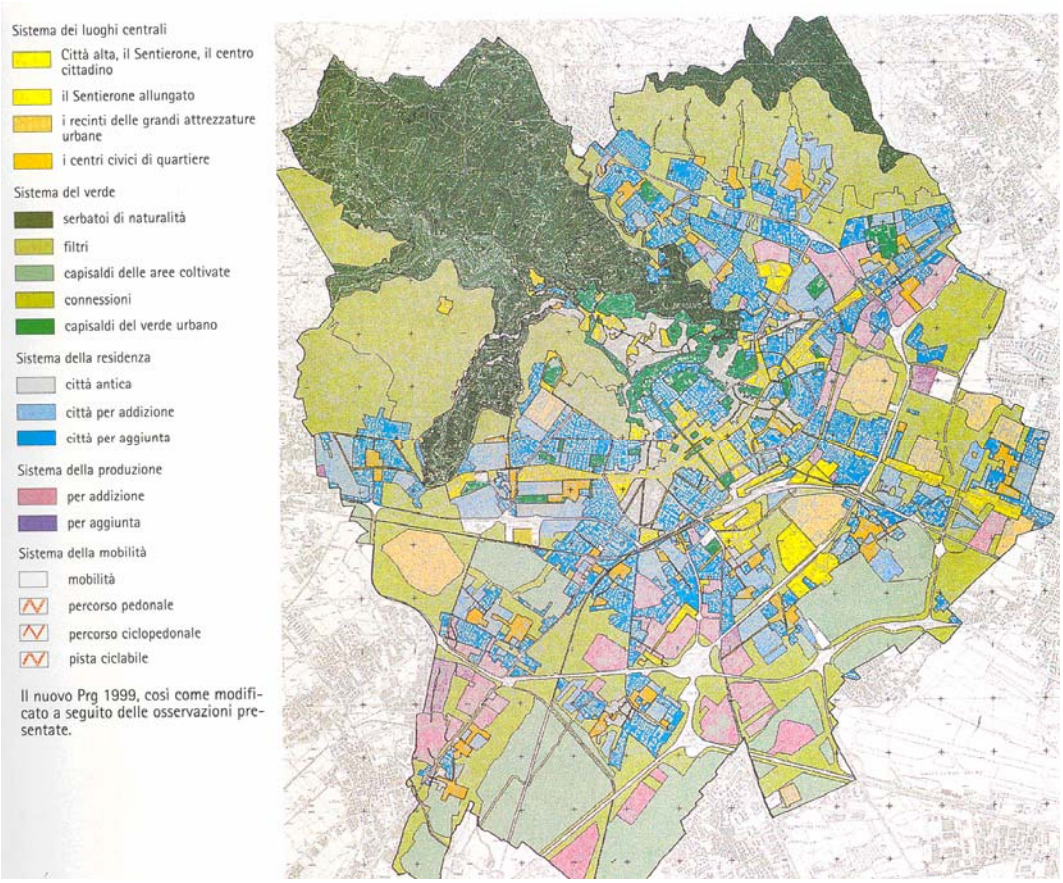
esistenti / previsti

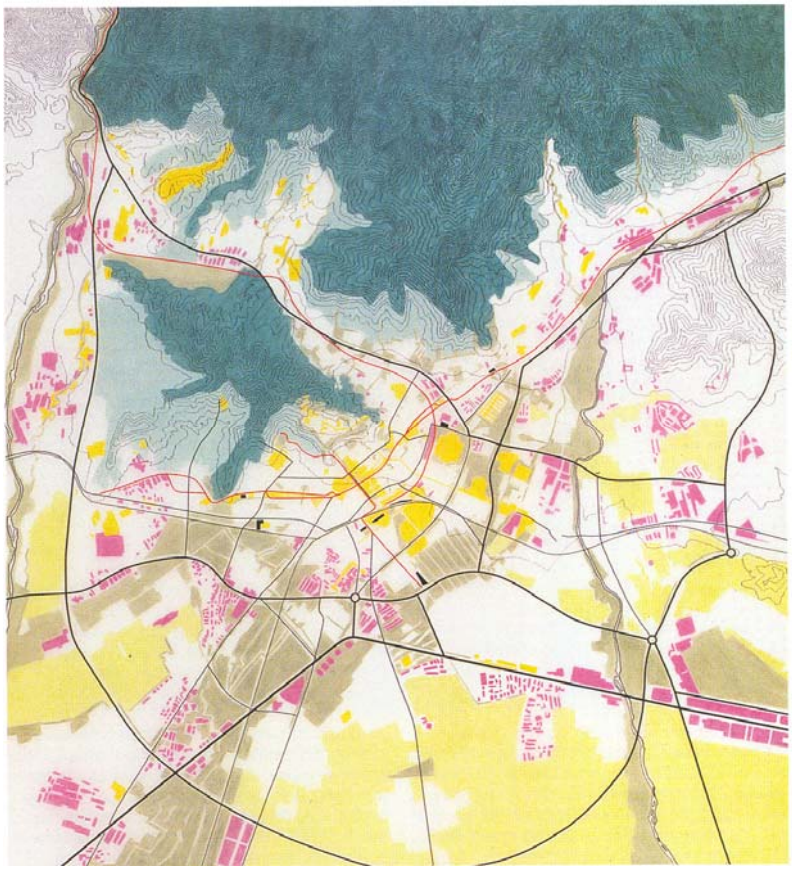
- aeroporto
- centri di istruzione
- macello
- stazione autolinee
- attrezzature sportive
- attrezzature ospedaliere
- carceri
- attrezzature turistico-alberghiere
- zona annonaria
- impianto generale di depurazione delle acque
- nodi attrezzati
- autostrade
- viabilità principale
- ferrovie

Il Prg di Astengo e Dodi adottato nel 1969 e approvato nel 1972.



Il nuovo Prg 1995: sistemi.


Sistema dei luoghi centrali
Città alta, il Sentierone, il centro cittadino
il Sentierone allungato
i recinti delle grandi attrezzature urbane
i centri civici di quartiere
Sistema del verde
serbatoi di naturalità
filtri
capisaldi delle aree coltivate
connessioni
capisaldi del verde urbano
Sistema della residenza
città antica
città per addizione
città per aggiunta
Sistema della produzione
per addizione
per aggiunta
Sistema della mobilità
mobilità
percorso pedonale
percorso ciclopedonale
pista ciclabile
Il nuovo Prg 1999, così come modificato a seguito delle osservazioni presentate.

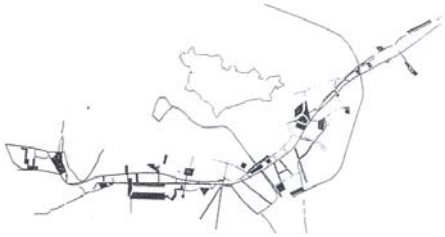


La struttura territoriale.

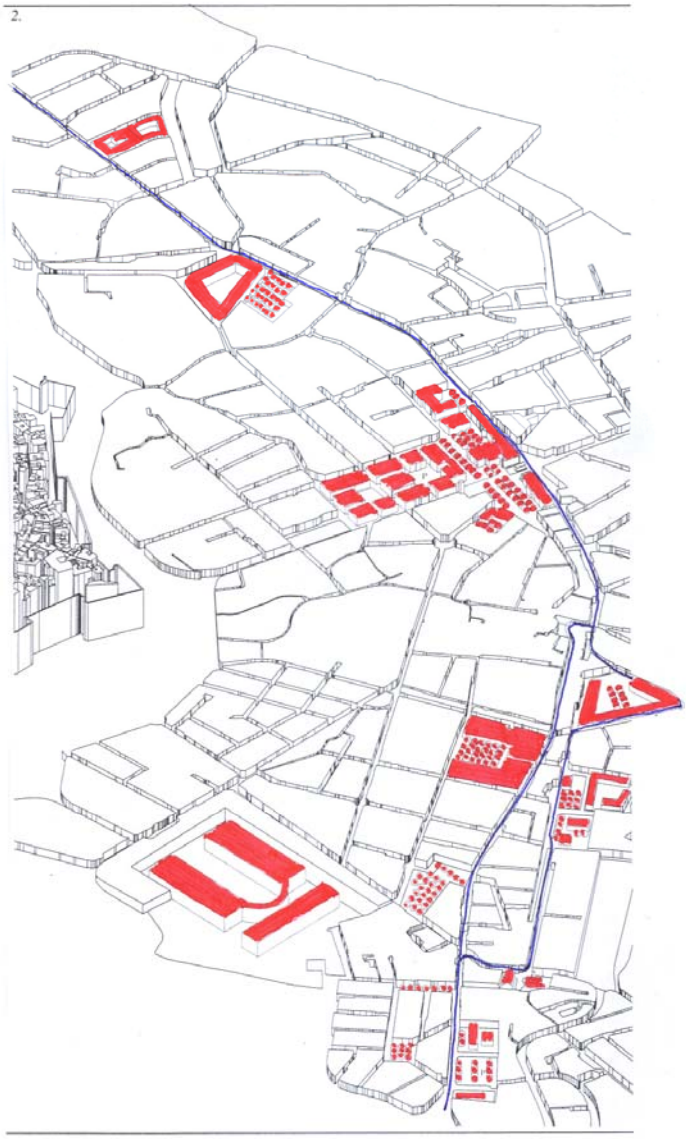
Il Sentierone allungato

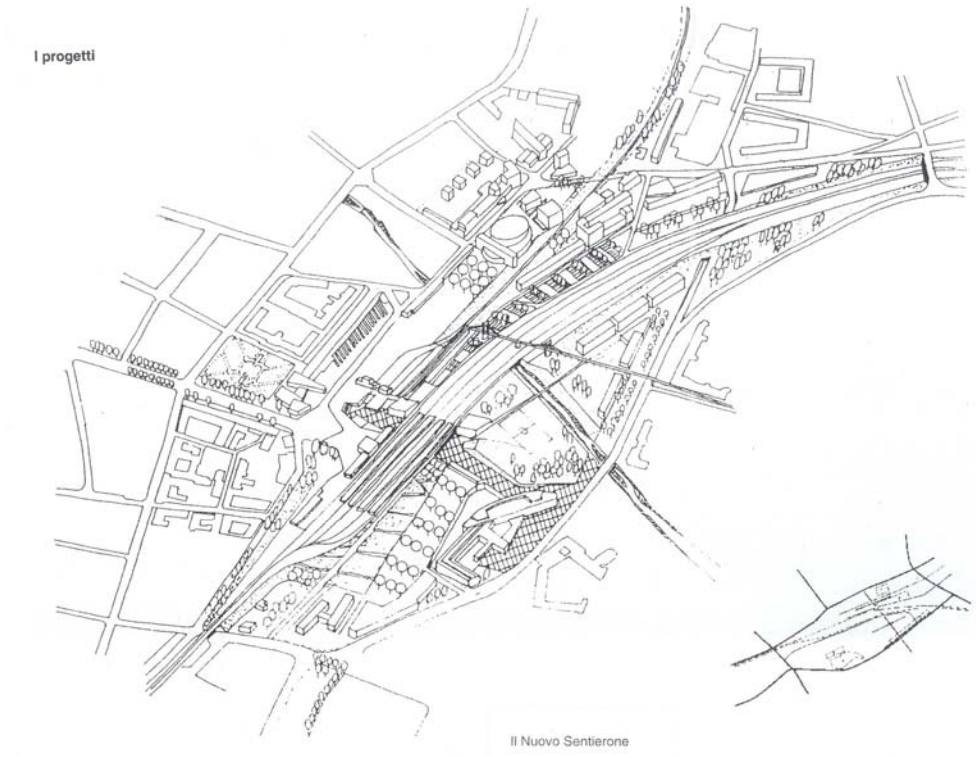
1.2. L'asta del tram veloce è la struttura portante dei luoghi di centralità urbana esistenti e futuri.

1.

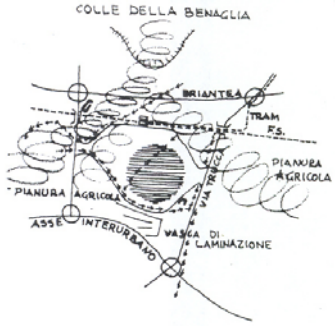


2.

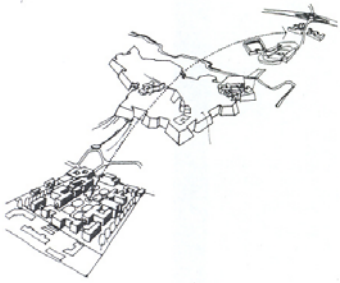



I progetti
Il Nuovo Sentierone

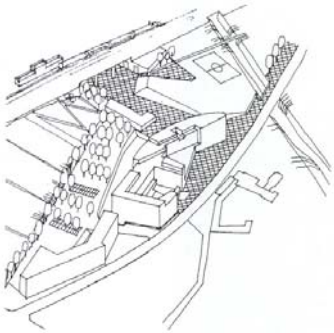
Schema di ubicazione nella città



1.L'Ospedale



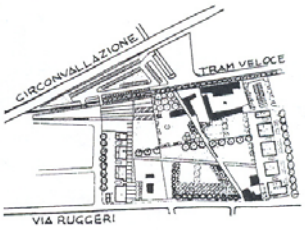
2.L'Università



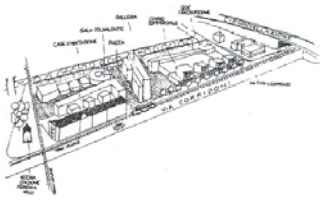
3.Il Palazzo di Giustizia

Il nuovo Ospedale
La nuova sede dell'Università
Il nuovo Palazzo di Giustizia

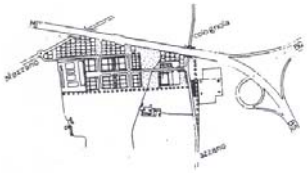
Schema di ubicazione nella città



1.Valtesse, via delle Casette



2.Area ex-FOB

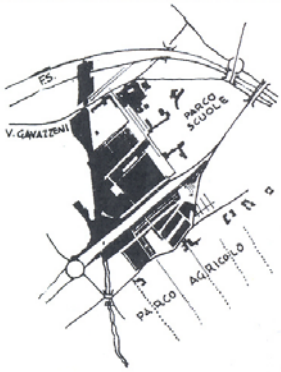


3.PIP Bosco delle industrie

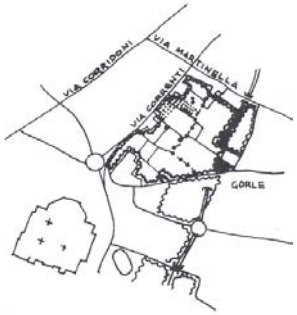
Le nuove aree
residenziali e produttive

Schema di ubicazione nella città

1.Parco Ovest



2.Parco Sud



3.Parco Est

I nuovi parchi

Si vedano inoltre le tavole in formato A3 all'interno della cartella "TAVOLE GRAFICHE"

- Carta dell'organizzazione del territorio, 1969
- Carta dell'organizzazione del territorio, 1999

Riferimenti bibliografici

"Contenuti, obiettivi e caratteri generali del nuovo piano" in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.119 ss.

"Nota introduttiva" in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.35 ss

"Relazione illustrativa del piano regolatore della città di Bergamo. 1951" in: Comune di Bergamo. Assessorato all'Urbanistica, *L'urbanistica a Bergamo*, Bergamo 1962, pp.98 ss.

"Relazione introduttiva" in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1968*, edizione a cura della rivista "Urbanistica", Torino 1970, pp.27,28

Comune di Bergamo, Ufficio di Piano, *Il Piano Regolatore Generale 1989 della città di Bergamo*, a cura di V. Gandolfi e A. Gobbi, Bergamo 1999, pp. 2-15

PARTE II

CITTÀ DI BERGAMO. NUOVE CONFIGURAZIONI SPAZIALI, RITMI DI USO DEI LUOGHI E SERVIZI, GEOGRAFIA DELLE POPOLAZIONI MOBILI

3- LE TRASFORMAZIONI DELL'USO DELLO SPAZIO NEI TERRITORI DEL SISTEMA URBANO BERGAMASCO E LA NUOVA MORFOLOGIA DEGLI INSEDIAMENTI A SCALA LOCALE E VASTA. LA MAGLIA DEI FLUSSI E I LUOGHI DI GRAVITAZIONE.

Inquadramento al rilievo e all'interpretazione degli usi dello spazio nel sistema urbano bergamasco.

Ricapitoliamo brevemente alcuni caratteri generali e qualitativamente rilevante delle trasformazioni spazio-temporali urbane tratti da una vasta letteratura e delle trasformazioni dell'uso del tempo per inquadrare la lettura che andiamo a fare delle carte prodotte e dei rilievi cronografici. Potremo comprendere anche come il lavoro cartografico e di rilievo sia stato fatto sui dati disponibili e pertanto solo in piccola parte soddisfacente per gli scopi interpretativi che ci siamo proposti, come sia necessario operare un sistema di rilevamento dedicato di dati spaziali e temporali che solo l'Ufficio Tempi potrà operare a seguito di una missione ben definita.

La legittimità dell'approccio temporale al rilievo della trasformazione urbana che è in atto a Bergamo, come in tutte le città europee dagli anni 70, deriva da *cambiamenti strutturali* che sono densi di aspetti temporali oltre che spaziali e di nuovi attori sociali.

La pianificazione temporale è iniziata a metà degli anni 80 in Italia e poi in Europa per interpretare questi cambiamenti strutturali:
→ gli usi del tempo quotidiano a seguito di orari di lavoro flessibili e valori attribuiti al tempo (nuove sequenze fra tempo libero e obbligato, brevi vacanze distribuite su tutto l'anno, domanda di trasporto notturno, intrattenimento serale/notturno);
→ gli usi quotidiani dello spazio urbanizzato di grande scala (sistema urbano di Bergamo) incentivati dall'insediamento periurbano e da nuovi stili di vita legati all'automobile;
→ il cambiamento della forma urbana da densamente edificata a un arcipelago con tessuti misti ad alta e bassa densità. Ciò a seguito dell'inversione della logica agglomerativa degli insediamenti e della popolazione attorno a città industriali verso una logica diffusiva periurbana (città dei flussi). Fenomeno che mette al centro dell'interesse il problema della mobilità delle persone, merci e informazioni e non la sua riduzione al trasporto e alla circolazione (mobilità ed esclusione sociale) ;
→ il passaggio da una pianificazione implementativa basata sulla razionalità "conoscere per agire" ad un'urbanistica processuale e partecipata con una missione regolativa del funzionamento della città per un fine di qualità urbana e della vita e anche delle pari opportunità;
→ la nuova cultura amministrativa della govenance;
→ l'ingresso fra gli attori sociali delle donne che stanno esprimendo una domanda di qualità della vita e della città;
→ l'attenzione alla dimensione del corpo (dimensione antropologica più che sociologica) e alla microscala della vita quotidiana;

→ la nuova centralità dello spazio pubblico poiché un numero crescente di abitanti passa una quantità di tempo crescente nello spazio pubblico al quale si chiede attrezzature e sicurezza per pratiche di vita in luoghi pubblici e nuovi riti della vita sociale;
→ la domanda aggiuntiva di servizi espressa dai city users sui poli urbani.

Il piano dei tempi si occupa di migliorare due sfere della città abitata, in ragione degli usi del tempo e dello spazio degli abitanti residenti e temporanei e in ragione ai ritmi collettivi della vita sociale:
→ *accessibilità ai servizi d'interesse generale e ai luoghi*
→ *conciliabilità dei tempi di cura familiare, degli orari di lavoro e per sé stessi*
lavorando su tre temi di indirizzo: l'accessibilità ai servizi d'interesse generale, la mobilità sostenibile, la riqualificazione urbana.

I beneficiari del miglioramento dei tempi della città:
→ gli abitanti residenti incarnati nelle diverse età della vita che mettono alla prova la qualità della città, fra i quali le donne con alti tassi di cura familiare, le/i bambine/i, le popolazioni deboli;
→ gli abitanti temporanei che competono coi residenti nell'uso dei beni e servizi della città;
→ le organizzazioni per il funzionamento della città aperta sul sistema urbano coerente con i processi di globalizzazione e di just in time

Il metodo di costruzione delle carte e dei dati

Se gli "assi" lungo i quali si sviluppano i contenuti della forma del piano devono essere: *mobilità sostenibile*; *accessibilità ai servizi*; *riqualificazione urbana*; e gli obiettivi che informano il piano sono: *funzionamento della macchina urbana*; *conciliazione dei tempi di vita, di lavoro, per sé*; la considerazione dello "spazio urbano" entro il quale avviene la *mobilità*, si rende possibile la *accessibilità*, si pone mano alla *riqualificazione*, comporta il ricorso a "carte di base" dove tale spazio non sia solo "descritto" in quanto esistente, ma anche "costruito" in quanto non apparente. Se questa costruzione di uno spazio reso visibile dallo sguardo temporale è affidata *anche* alle "carte di base", fra queste carte ci possono essere quelle che, dello spazio urbano, rintracciano i segni non cancellati dal tempo.
Questi segni riguardano: a) la *mobilità*, se colgono il ruolo dei percorsi-matrice nel processo di sviluppo e di consolidamento della tendenza insediativa nel suo riferirsi al locale e/o al globale; b) l'*accessibilità*, ai servizi se definiscono gli areali entro i quali sono avvenute nel tempo (e avvengono oggi) le gravitazioni "naturali" della popolazione insediata verso le funzioni principali della vita associata; c) la *riqualificazione urbana*, se riescono ad evitare l'interrompersi della continuità, nei fatti urbani, tra gli spazi di vita che il tempo ha consolidato e quelli che il presente ex novo si appresta a creare.
Pertanto, almeno tre sono i segni significativi, ai fini della forma che il piano può assumere, che alcune carte di base possono registrare come utile riferimento all'interpretazione degli assetti presenti: a) i segni (immateriali) dei *confini* che hanno nel tempo definito la maglia degli spazi urbani entro la quale si sono svolte le fondamentali attività di vita associata; b) i *percorsi* principali di connessione fra centri vicini e lontani, lungo i quali si sono sviluppati gli insediamenti e concentrate sedi di produzione e di servizi; c) gli spazi e le sedi che hanno svolto un ruolo eminente all'interno della compagine urbana, nel favorire lo svolgersi delle essenziali funzioni di servizio alla comunità.

Anche il piano dei servizi della città di Bergamo, in via di allestimento, non dovrebbe prescindere dalla considerazione della presenza e meno, nella città del presente, dei segni di cui si è detto.
Si prenda, ad esempio, la maglia dei confini che il piano assume come articolazione e *disegno* dello spazio urbano entro il quale si muovono i cittadini nel loro uso dei servizi. Questo disegno presenta una maglia più grande, formata da sette circoscrizioni, entro la quale si definisce una maglia più piccola che comprende ventidue *ambiti*, i quali dovrebbero fare riferimento ad altrettante denominazioni di quartieri.
Nel PRG del '94 (tuttora vigente) le sette circoscrizioni comprendevano ventinove *zone*, a loro volta riferite ai quartieri individuati.
Questo scarto fra le due confinazioni sacrifica quali *ambiti* distinti, e quindi come quartieri urbani anche storicamente configurabili, come unità urbane bene individuate, i consistenti borghi di S. Leonardo, di S. Alessandro, di Canale, di Pignolo…
Vengono sacrificati, perché accorpati ai *ambiti* più vasti e dunque meno omogenei dal punto di vista urbanistico, anche quartieri di più recente formazione quali Stazione, Città Mercato, Corridoni, Nuova Curnasco…
Dal momento che *quartieri*, *ambiti*, *zone*, *circoscrizioni*, sono spazi urbani entro i quali si svolgono e si misurano le principali funzioni della vita associata, su quale base si definisce e/o si varia il loro limite fisico? Su quale rete di percorsi e di collegamenti si sono sviluppati tali *ambiti*? Attorno a quali centri di vita si sono costituiti?
E questi elementi che sono alla base della loro identità urbana, sussistono ancora? Sono essi venuti meno? Sono, altrimenti, in via di formazione? I tempi di vita degli abitanti di queste arre urbane hanno ancora a che fare con tali spazi? La dotazione di servizi urbani che si vuole predisporre tiene conto di questi spazi e di questi tempi?
Per quanto riguarda gli spazi, almeno, se ne può misurare il persistere e il mutare nel tempo ricostruendo il loro *disegno* a soglie diverse.
Nel caso di Bergamo, è una ricostruzione che consentirebbe, ad esempio, di *rimisurare* il disegno attuale di *circoscrizioni* e *ambiti* (e di *percorsi* e *centri*) col disegno storico di quartieri, vicinie, contrade (e centri e percorsi) la cui permanenza, nella quotidiana esperienza di vita della cittadinanza, si fa tuttora sentire.

Scheda delle ripartizioni dello spazio urbano di Bergamo di riferimento per il piano dei tempi

Circoscrizioni	Zone P.R.G.	Ambiti P.d.S.
1	B. S. Leonardo B. S. Alessandro B. Pignolo B. Palazzo Stazione Centro Cimitero	Centro Borgo Palazzo
2	Ospedale Città Mercato Loreto Longueto	Santa Lucia Loreto Longueto

3	Città Alta e B.C. Colli	Città Alta Colli
4	Conca Fiorita Monterosso Valtesse Maresana	Valverde Valtesse Monterosso
5	B.S. Caterina Corridoni Redona	Redona Santa Caterina
6	Malpensata Campagnola Boccaleone Celadina	Malpensata Celadina Boccaleone Campagnola
7	Canovine Villaggio degli Sposi Nuova Curnasco Colognola Grumello	San Tommaso Villaggio degli Sposi Grumellina Colognola Carnovali

Il capitale cartografico sul quale sono state costruite le carte. Schede di redazione delle carte.

Le schede di redazione delle carte testimoniano del capitale cartografico prodotto da istituti deputati presso gli enti di governo del territorio; dal Dipartimento Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano (Diap) per quanto riguarda le carte rielaborate della ricerca Itaten diretta da Piercarlo Palermo (Palermo 1997), da Lab*Sat* diretto da Sandra Bonfiglioli presso Diap, campus di Piacenza, per quanto riguarda i prototipi delle mappe cronografiche che sono stati predisposti nel quadro di una ricerca finanziata da Miur sui "Tempi della città" che ha impegnato per lunghi anni una rete italiana di università e ha prodotto due brevetti ("Dispositivo per la realizzazione automatica di cartografia cronografica" brevetto n. MI2003A001920 e "Mobilis in Mobile" - Method for simulating mobility in an urban area brevetto europeo 00830868.6-2215) entrambi utili al piano dei tempi di Bergamo. Il sistema di prototipi della cartografia cronografia è costituito da:

- Carta dei cronotopi alla scala urbana "*Distribuzione dei regimi di orario prevalenti negli usi delle aree*"
- Carta dei cronotopi alla scala locale "*Distribuzione dei regimi di orario prevalenti negli usi di un'area urbana*"
- Carta On/Off "*Calendari annuali delle fiere e dei mercati nell'area urbana*"
- Carta dinamica On/Off " *Carta degli orari di apertura delle attività insediate*"

- Carta dinamica "*Attrattori di mobilità immersi nei cronotopi*"
- Carta dei tempi storici "*Costruzione storica della città*"
- Carta della classificazione delle soglie "*Permeabilità dello spazio pubblico. Classificazione delle soglie*"

Il rilievo di dati e la progettazione delle carte , sia tematiche che cronografiche, prodotti per il Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo è composto da n°8 tavole delle quali di seguito diamo i riferimenti analitici e costruttivi.

SCHEDA

Tavola 1
Carta del sistema urbano Bergamasco in territori contigui e non contigui alla città e alla provincia

Descrizione

La tavola mostra il sistema urbano bergamasco evidenziando i nodi e la maglia delle reti di mobilità multiscalare, i grandi attrattori e i caratteri dell'insediamento urbano.

Costruzione della carta

La carta fa uso di elaborazioni da differenti fonti cartografiche, tutte georeferenziate utilizzando il sistema adottato presso l'Ufficio SIT di Bergamo (Gauss Boaga con falsa origine E - 1.500.000, N - 5.000.000).

Reti di mobilità multiscalare
Fonti
Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, aggiornamento 1994
Cartografia tecnica del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento …

Uso delle fonti
Strati selezionati delle fonti indicate sono classificati in modo da riconoscere la maglia formata dalle direttrici storiche di collegamento verso Lecco, Milano, Lodi, Crema e Brescia e dal sistema di collegamenti trasversali. Il sistema di direttrici e collegamenti viene rintracciato dalla scala territoriale fino alla scala urbana, all'interno del tessuto insediativo di Bergamo.

Completano questo strato le infrastrutture ferroviarie e l'autostrada, i confini comunale e provinciale di Bergamo, l'aeroporto – tutti dalla fonte CT10 – e i nodi multimodali, estrapolati dalla carta tecnica del Comune di Bergamo.

Grandi attrattori di popolazioni
Fonti
Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, emissione 2000
Cartografia tecnica del Piano dei Servizi del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento 2006
Cartografia del PTCP della Provincia di Bergamo, emissione 2003

Uso delle fonti
I maggiori attrattori di popolazione sono individuati con l'aiuto delle fonti indicate:
Strati IP e SV della carta CT10 per la distribuzione di servizi sul territorio regionale, al di fuori del territorio comunale di Bergamo;
Tavola delle Strutture di Vendita del PTCP per la distribuzione delle grandi superfici di vendita sul territorio provinciale di Bergamo;
Strati della cartografia elaborata per il PdS del Comune di Bergamo per la distribuzione di servizi nel territorio comunale di Bergamo.

Caratteri dell'urbanizzazione e dinamiche insediative
Fonti
Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, emissione 2000
Cartografia Corine Land Cover CORINE 90-00, 100 m, EU, aggiornamento 2000
Cartografia ITATEN, Min. LL. PP. e Politecnico di Milano, aggiornamento da fonte ISTAT 2001

Uso delle fonti
La ricerca ITATEN, citata, fornisce l'interpretazione dei caratteri dell'urbanizzazione dei comuni lombardi in nove "tipi territoriali" fondamentali. Questa fonte è stata incrociata con la carta CT10 per mappare il dato, in origine aggregato per comune (coerentemente con la principale fonte utilizzata, il Censimento della Popolazione e delle Abitazioni, Istat 2001), rispetto alla reale morfologia del territorio urbanizzato (strato UB_CTR).
La medesima fonte ITATEN è utilizzata anche per cartografare la morfologia del tessuto urbano di più antica formazione all'interno del territorio urbanizzato.
La fonte CORINE Land Cover 90-00 è usata per riconoscere le più significative trasformazioni del territorio urbanizzato avvenute nel decennio 1990-2000 (aree di recente urbanizzazione). In particolare sono state usate le classi 1.1.1, 1.1.2 e 1.2.1.

Altri elementi cartografati non presenti in legenda
Fonti
Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, emissione 2000

Sono presenti sulla carta, sebbene non richiamati in legenda:
Idrografia: laghi, fiumi e canali principali (strati LG_CTR, FI_CTR e CN_CTR);
Urbanizzato puntiforme (strato UP_CTR);
Strade non facenti parte della maglia descritta in precedenza (strato PE_CTR).

Legenda

Reti di mobilità multiscalare

- Direttrici storiche
- Maglia di collegamento trasversale
- Ferrovia
- Autostrada
- Nodi multimodali
- Aeroporti
- Confine provinciale
- Confine comunale

Grandi attrattori di popolazioni

- Servizi città
- Servizi territorio
- Centri sportivi
- Grandi superfici commerciali
- Musei
- Servizi urbani
- Attratori urbani

Caratteri dell'urbanizzazione e dinamiche insediative

Nodi urbani

- Nodi urbani maturi
- Nodi urbani in declino
- Nodi dinamici

Città diffusa

- Industrializzazione diffusa
- Città diffusa (terziarizzazione)
- Città diffusa (situazioni dinamiche)

Territori rurali e montani

- Aree rurali in declino
- Campagna urbanizzata
- Economia turistica montana

Aree di urbanizzazione recente (1990-2000)

- Residenziale / misto
- Grandi strutture produttive e commerciali
- Tessuto urbano continuo

SCHEDA

Tavola 2
Carta della distribuzione delle grandi superfici di vendita, delle discoteche e dei parchi di divertimento sul territorio provinciale

Descrizione
La tavola mostra la distribuzione di alcuni indicatori rispetto alla maglia infrastrutturale costruita storicamente, per evidenziarne il ruolo nell'organizzazione del territorio e delle sue dinamiche.

Costruzione della carta

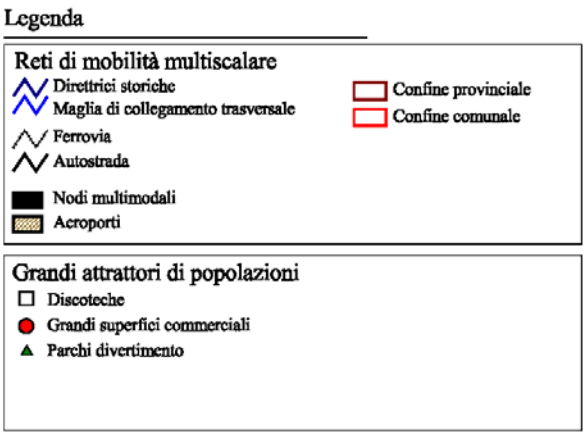
Reti di mobilità multiscalare
Fonti
Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, aggiornamento 1994
Cartografia tecnica del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento …

Uso delle fonti
Strati selezionati delle fonti indicate sono classificati in modo da riconoscere la maglia formata dalle direttrici storiche di collegamento verso Lecco, Milano, Lodi, Crema e Brescia e dal sistema di collegamenti trasversali. Il sistema di direttrici e collegamenti viene rintracciato dalla scala territoriale fino alla scala urbana, all'interno del tessuto insediativo di Bergamo.

Completano questo strato le infrastrutture ferroviarie e l'autostrada, i confini comunale e provinciale di Bergamo, l'aeroporto – tutti dalla fonte CT10 – e i nodi multimodali, estrapolati dalla carta tecnica del Comune di Bergamo.

Grandi attrattori di popolazioni
Fonti
Cartografia del PTCP della Provincia di Bergamo, emissione 2003
Politecnico di Milano – LabSat, 2006

Uso delle fonti
Tavola delle Strutture di Vendita del PTCP per la distribuzione delle grandi superfici di vendita sul territorio provinciale di Bergamo;
Elaborazione cartografica originale del Politecnico di Milano – LabSat per la mappatura dei grandi attrattori di intrattenimento sul territorio esaminato: discoteche e parchi a tema.



Altri elementi cartografati non presenti in legenda
Fonti
Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, emissione 2000

Sono presenti sulla carta, sebbene non richiamati in legenda:
Idrografia: laghi, fiumi e canali principali (strati LG_CTR, FI_CTR e CN_CTR);
Territorio urbanizzato (strato UB_CTR)
Urbanizzato puntiforme (strato UP_CTR);
Strade non facenti parte della maglia descritta in precedenza (strato PE_CTR).

SCHEDA

Tavola 3
Carta della morfologia spaziale dei territori di provenienza e destinazione degli studenti e lavoratori da e verso Bergamo

Descrizione

La tavola è costituita da quattro carte distinte:

A. Carta della morfologia spaziale dei territori di provenienza degli studenti verso Bergamo
B. Carta della morfologia spaziale dei territori di provenienza dei lavoratori verso Bergamo
C. Carta della morfologia spaziale dei territori di destinazione degli studenti da Bergamo
D. Carta della morfologia spaziale dei territori di destinazione dei lavoratori da Bergamo

Nel loro complesso le quattro mappe descrivono la morfologia territoriale dei flussi pendolari di studenti e lavoratori che gravitano sulla città di Bergamo.

Costruzione della carta

La carta fa uso di una modalità non usuale per rappresentare la provenienza e la destinazione di flussi pendolari come isolinee di generazione e di attrazione.

Territori di destinazione e provenienza dei flussi
Fonti
Dati pendolarismo ISTAT 2001
Elaborazione cartografica Politecnico di Milano LabSat, 2006

Uso delle fonti
Distribuzione isolinee ottenuta mediante interpolazione *spline* dei dati ISTAT sui flussi pendolari per motivi di studio o di lavoro aventi origine o destinazione in Bergamo. L'interpolazione fa uso di una distribuzione puntiforme del dato, ottenuta ricavando il centroide di ogni territorio comunale (il centroide geometrico è stato quindi corretto per rispettare l'effettiva localizzazione del centro urbano).

Reti di mobilità multiscalare
Fonti
Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, aggiornamento 1994
Cartografia tecnica del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento …

Uso delle fonti
Strati selezionati delle fonti indicate sono classificati in modo da riconoscere la maglia formata dalle direttrici storiche di collegamento verso Lecco, Milano, Lodi, Crema e Brescia e dal sistema di collegamenti trasversali. Il sistema di direttrici e collegamenti viene rintracciato dalla scala territoriale fino alla scala urbana, all'interno del tessuto insediativo di Bergamo.

Completano questo strato le infrastrutture ferroviarie e l'autostrada, i confini comunale e provinciale di Bergamo, l'aeroporto – tutti dalla fonte CT10 – e i nodi multimodali, estrapolati dalla carta tecnica del Comune di Bergamo.

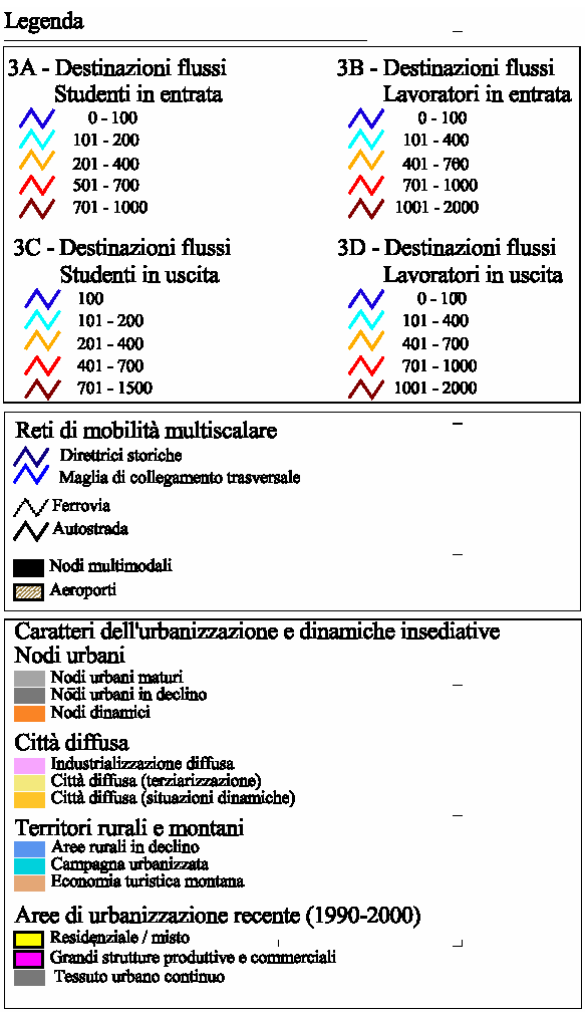
Caratteri dell'urbanizzazione e dinamiche insediative

Fonti

Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, emissione 2000
Cartografia Corine Land Cover CORINE 90-00, 100 m, EU, aggiornamento 2000
Cartografia ITATEN, Min. LL. PP. e Politecnico di Milano, aggiornamento da fonte ISTAT 2001

Uso delle fonti

La ricerca ITATEN, citata, fornisce l'interpretazione dei caratteri dell'urbanizzazione dei comuni lombardi in nove "tipi territoriali" fondamentali. Questa fonte è stata incrociata con la carta CT10 per mappare il dato, in origine aggregato per comune (coerentemente con la principale fonte utilizzata, il Censimento della Popolazione e delle Abitazioni, Istat 2001), rispetto alla reale morfologia del territorio urbanizzato (strato UB_CTR).
La medesima fonte ITATEN è utilizzata anche per cartografare la morfologia del tessuto urbano di più antica formazione all'interno del territorio urbanizzato.
La fonte CORINE Land Cover 90-00 è usata per riconoscere le più significative trasformazioni del territorio urbanizzato avvenute nel decennio 1990-2000 (aree di recente urbanizzazione). In particolare sono state usate le classi 1.1.1, 1.1.2 e 1.2.1.



Altri elementi cartografati non presenti in legenda

Fonti

Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, emissione 2000

Sono presenti sulla carta, sebbene non richiamati in legenda:
Idrografia: laghi, fiumi e canali principali (strati LG_CTR, FI_CTR e CN_CTR);
Urbanizzato puntiforme (strato UP_CTR);
Strade non facenti parte della maglia descritta in precedenza (strato PE_CTR).

SCHEDA

Tavola 4
Carta degli usi della città di Bergamo da parte di popolazioni non residenti

Descrizione

La tavola mostra i luoghi utilizzati dalle diverse popolazioni non residenti (city user, studenti e lavoratori pendolari, turisti) nella città di Bergamo.

Costruzione della carta

La carta è stata costruita utilizzando dati elaborati forniti dall'ufficio SIT del Comune di Bergamo ed elaborazioni da differenti fonti cartografiche, tutte georeferenziate utilizzando il sistema adottato presso l'Ufficio SIT di Bergamo (Gauss Boaga con falsa origine E - 1.500.000, N - 5.000.000).

Attrattori areali
Fonti
Cartografia tecnica del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento …
Carte di Ragionamento dei Progetti Pilota, Ufficio SIT Comune di Bergamo, 2006

Uso delle fonti
Dalle fonti citate sono state estrapolate le aree urbane che, per il loro interesse storico-culturale o per la presenza in esse di un elevato numero di servizi, funzionano da attrattori di popolazioni temporanee.
Città Alta e l'Ambito Piacentiniano corrispondono alle aree di due dei Progetti Pilota del Comune di Bergamo.

Attrattori puntuali
Fonti
Cartografia tecnica del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento …
Cartografia tecnica del Piano dei Servizi del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento 2006
Cartografia del PRG del Comune di Bergamo, 1999
Politecnico di Milano – LabSat, 2006

Uso delle fonti
Il maggior numero degli attrattori puntuali di popolazione temporanea sono individuati a partire dal Piano dei Servizi.
Le grandi superfici di vendita e le attività produttive sono state ricavate dal PRG.
I luoghi degli eventi sono stati mappati dal Politecnico di Milano - Labsat a partire dal calendario degli eventi ricostruito con dati provenienti da fonti diverse (Ufficio Cultura e Ufficio Commercio del Comune di Milano, Cartelloni teatrali, programmi di manifestazioni e fiere,…).
Le stazioni dei treni e degli autobus sono state ricavate dalla Cartografia tecnica del Comune di Bergamo.

Interconnessioni

Fonti

Carta tecnica vettoriale della Regione Lombardia (CT10), 1:10.000, aggiornamento 1994
Cartografia tecnica del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento …
Cartografia tecnica del Piano dei Servizi del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento 2006

Uso delle fonti

Strati selezionati delle fonti indicate sono classificati in modo da riconoscere la maglia formata dalle direttrici storiche di collegamento verso Lecco, Milano, Lodi, Crema e Brescia e dal sistema di collegamenti trasversali.
Sulla rete stradale si appoggia il sistema dei parcheggi di interscambio e dei parcheggi custoditi tratti dal Piano dei Servizi.
Completano questo strato le infrastrutture ferroviarie e l'autostrada, i confini comunale e provinciale di Bergamo, l'aeroporto – tutti dalla fonte CT10 – e i nodi multimodali, estrapolati dalla carta tecnica del Comune di Bergamo.
Inoltre sulla Cartografia tecnica del Comune di Bergamo si sono individuati i parcheggi taxi e le 2 funicolari.

Altri elementi cartografati non presenti in legenda

Fonti

Carta tecnica della Regione Lombardia, raster 1:10.000, 1994

La CTR è la base su cui è stata costruita questa tavola.
Anche se non presente in legenda da questa emerge l'edificato.

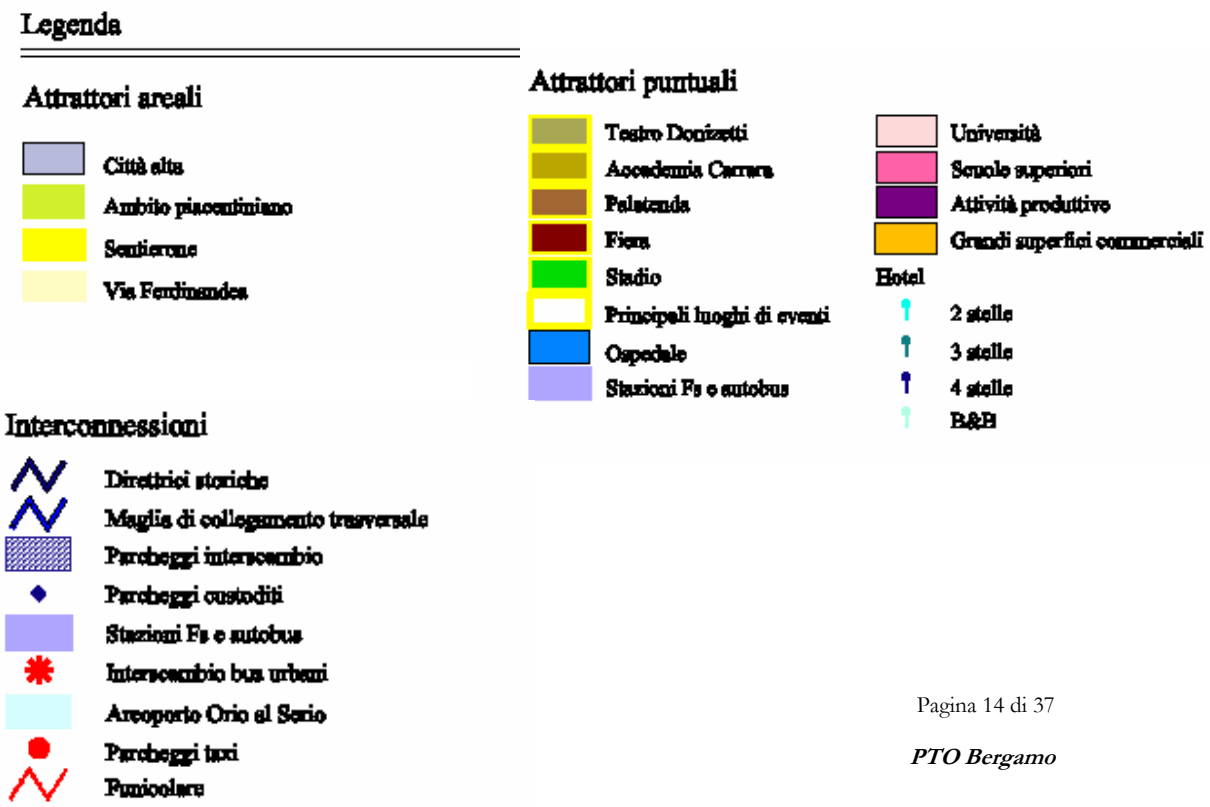


Tavola 5
Carta dei cronotopi di Redona

Descrizione
La carta analizza i cronotopi urbani del quartiere di Redona, indicando – secondo il modello analitico dell'analisi cronotopica – le popolazioni e i ritmi di uso dei luoghi, le attività insediate e il loro calendario, la costruzione storica del luogo e il tipo di mobilità.

Costruzione della carta
Per la costruzione della carta ci si è avvalsi dell'attività del tavolo partenariale di Redona, che ha costruito i problemi spazio-temporali del quartiere e ha permesso di raccogliere quelle informazioni non disponibili alle fonti istituzionali. Inoltre ci si è avvalsi delle attività di rilievo e schedatura dei servizi operata dal Comune per il Piano dei Servizi.

Fonti
Comune di Bergamo, Settore Commercio, Banca dati Lama, aggiornamento 2006
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia numeri civici
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia tecnica vettoriale, 1:2000
Cartografia del Piano dei Servizi del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento 2006
Cartografia del Piano Regolatore del Comune di Bergamo, 1:2000
Elaborazione Politecnico di Milano - LabSat

Cronotopi
L'articolazione dei cronotopi urbani del quartiere è determinata cartograficamente facendo uso di volta in volta di una o più delle fonti indicate, a seconda che il luogo corrisponda a un'area residenziale, una zona produttiva, un complesso crocevia di flussi pedonali e automobilistici. Nel caso dei cronotopi più complessi, con sovrapposizione di usi e di funzioni, ciascuna delle fonti contribuisce a definire un tassello ma la loro effettiva definizione spaziale è un prodotto cartografico originale dell'analisi.

Barriere
Il tavolo ha contribuito a evidenziare la presenza di barriere, in certi casi corrispondenti a elementi fisici desumibili dalle cartografie tecniche ricordate, in altri casi risultanti dal modo di funzionamento di particolari cronotopi urbani e pertanto definite cartograficamente solo dopo questi ultimi. La sede di una tramvia o una strada ad alto scorrimento sono esempi del primo tipo presenti nella carta, il retro di un isolato a destinazione produttiva o il limite recintato di un parco aperto secondo uno specifico calendario sono esempi del secondo tipo di barriera.

Attrattori
Gli strati del SIT comunale relativi al Piano dei Servizi sono stati la fonte primaria per l'individuazione dei luoghi e delle attività attrattive presenti nell'area: scuole, ospedali, servizi sociali e grande distribuzione. Dai database del Settore Commercio, una volta georeferenziati, l'individuazione dei principali fronti commerciali. Altri attrattori e l'importanza relativa di quelli identificati sono segnalati dal tavolo partenariale.

CRONOTOPI
BARRIERE
ATTRATTORI

Tavola 6
Carta dei cronotopi di Città Alta

Descrizione
La carta analizza i cronotopi urbani del quartiere di Città Alta, indicando – secondo il modello analitico dell'analisi cronotopica – le popolazioni e i ritmi di uso dei luoghi, le attività insediate e il loro calendario, la costruzione storica del luogo e il tipo di mobilità.

Costruzione della carta
Per la costruzione della carta ci si è avvalsi dell'attività del tavolo partenariale di Città Alta, che ha costruito i problemi spazio-temporali del quartiere e ha permesso di raccogliere quelle informazioni non disponibili alle fonti istituzionali. Inoltre ci si è avvalsi delle attività di rilievo e schedatura dei servizi operata dal Comune per il Piano dei Servizi. Nell'ambito Città Alta, come nell'ambito Sentierone è stato possibile servirsi delle piante dettagliate degli edifici storici per una più accurata rappresentazione dei cronotopi e degli attrattori.

Fonti
Comune di Bergamo, Settore Commercio, Banca dati Lama, aggiornamento 2006
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia numeri civici
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia tecnica vettoriale, 1:2000
Cartografia del Piano dei Servizi del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento 2006
Cartografia del Piano Regolatore del Comune di Bergamo, 1:2000
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia vettoriale dei piani terra ("Catastini"), 1:1000 ca.
Elaborazione cartografica cronotopi e costruzione storica: Politecnico di Milano - LabSat

Cronotopi
L'articolazione dei cronotopi urbani del quartiere è determinata cartograficamente facendo uso di volta in volta di una o più delle fonti indicate, a seconda che il luogo corrisponda a un'area monofunzionale o a un complesso di usi e di funzioni. Importante la disponibilità di una definizione con topologia poligonale delle sedi stradali per i cronotopi che si sviluppano su spazi pubblici.

Legenda

Cronotopi di Città Alta

Via Colleoni
Cronotopo permanentemente attivo
Durata continua di usi
con orario diurno/serale
su cicli feriali, festivi, stagionali
Turisti, Studenti, Businessman
Musei, esposizioni, conferenze, ristorazione
Mobilità zigzagante, passeggio

Istituzioni
Uso feriale diurno
Popolazioni residenti, city user, impiegati

Istruzione e Università
Uso feriale diurno
Studenti e personale docente

Monumenti e musei
Uso diurno
ciclo settimanale (weekend) e stagionale
Turisti

Sale conferenze e esposizioni
Uso diurno su calendario congressi e esposizioni
Turisti, businessman

Spazi usati per eventi
Uso serale e diurno
su calendario con ciclicità stagionale
Turisti

Accessi a Città Alta

Direttrici storiche
Porte di accesso a Città Alta
Funicolare

Sistema di accessi
Nel caso di Città Alta, particolarmente importante l'individuazione delle porte di accesso attraverso le quali si irradiano le direttrici storiche che hanno strutturato la costruzione del territorio del sistema urbano. La ricostruzione cartografica di questi elementi è effettuata a cura di LabSat.

Attrattori
Gli strati del SIT comunale relativi al Piano dei Servizi sono stati la fonte primaria per l'individuazione dei luoghi e delle attività attrattive presenti nell'area:

attrattori turistici, scuole, servizi sociali. Dai database del Settore Commercio, una volta georeferenziati, l'individuazione dei principali fronti commerciali e delle attività di ristorazione con apertura serale e notturna.

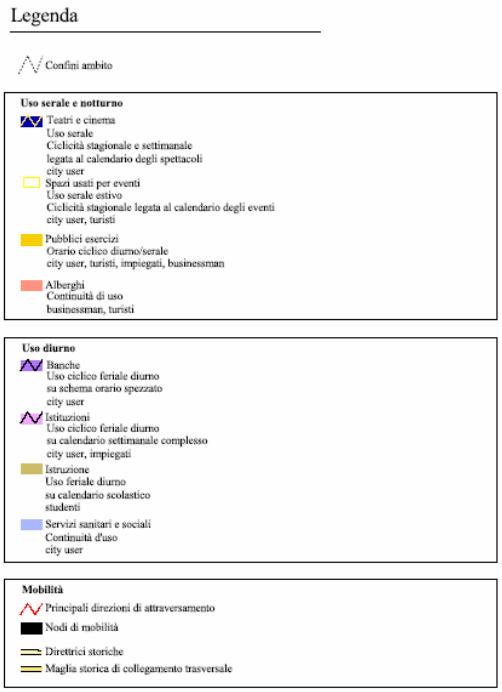
Tavola 7
Carta dei cronotopi del Sentierone

Descrizione
La carta analizza i cronotopi urbani del quartiere piacentiniano del Sentierone, indicando – secondo il modello analitico dell'analisi cronotopica – le popolazioni e i ritmi di uso dei luoghi, le attività insediate e il loro calendario, la costruzione storica del luogo e il tipo di mobilità.

Costruzione della carta
Per la costruzione della carta ci si è avvalsi dell'attività del tavolo partenariale del Sentierone, che ha costruito i problemi spazio-temporali del quartiere e ha permesso di raccogliere quelle informazioni non disponibili alle fonti istituzionali. Inoltre ci si è avvalsi delle attività di rilievo e schedatura dei servizi operata dal Comune per il Piano dei Servizi. Nell'ambito Città Alta, come nell'ambito Sentierone è stato possibile servirsi delle piante dettagliate degli edifici storici per una più accurata rappresentazione dei cronotopi e degli attrattori.

Fonti
Comune di Bergamo, Settore Commercio, Banca dati Lama, aggiornamento 2006
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia numeri civici
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia tecnica vettoriale, 1:2000
Cartografia del Piano dei Servizi del Comune di Bergamo, 1:2000, aggiornamento 2006
Cartografia del Piano Regolatore del Comune di Bergamo, 1:2000
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia vettoriale dei piani terra ("Catastini"), 1:1000 ca.
ATB: orari e linee trasporto pubblico
Elaborazione cartografica cronotopi e costruzione storica: Politecnico di Milano - LabSat

Cronotopi a uso diurno e notturno
L'articolazione dei cronotopi urbani del quartiere è determinata cartograficamente facendo uso di volta in volta di una o più delle fonti indicate, a seconda che il luogo corrisponda a un'area monofunzionale o a un complesso di usi e di funzioni. Importante la disponibilità di una definizione con topologia poligonale delle sedi stradali e piazze per i cronotopi che si sviluppano su spazi pubblici.



Gli strati del SIT comunale relativi al Piano dei Servizi sono la fonte primaria per l'individuazione dei luoghi e delle attività attrattive presenti nell'area:, e scuole. La distribuzione di questi evidenzia in questo ambito la sovrapposizione di cicli di uso diurno (istituzioni, banche e scuole) e notturno (servizi culturali, bar e ristoranti). Dai database del Settore Commercio, una volta georeferenziati, l'individuazione dei principali fronti commerciali e delle attività di ristorazione con apertura serale e notturna.

Mobilità
Nel caso di Sentierone, particolarmente importante l'individuazione dei nodi della mobilità urbana sia interni all'ambito (Porta Nuova), sia a questo collegati (Stazione Bus extraurbani e FS).

Tavola 8
Carta On/Off degli esercizi pubblici
Carta On/Off degli esercizi pubblici insediati a Redona
Carta On/Off degli esercizi pubblici insediati in Città Alta
Carta On/Off degli esercizi pubblici insediati sul Sentierone

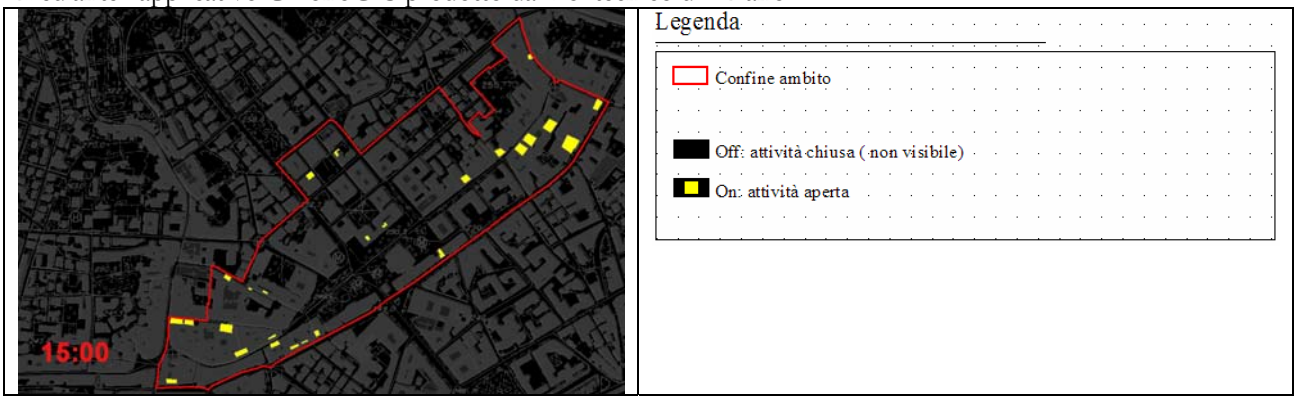
Descrizione

La tavola riporta, secondo il prototipo delle carte cronografiche On/Off, la sequenza delle aperture degli esercizi pubblici nei tre ambiti di Redona, Città Alta e Sentierone. Le sequenze sono sviluppate in parallelo in modo da permettere una lettura comparata dei ritmi delle tre aree rispetto a questo indicatore.

Costruzione della carta

Fonti
Comune di Bergamo, Settore Commercio, Banca dati Lama, aggiornamento 2006
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia numeri civici, aggiornamento 2006
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia tecnica vettoriale, 1:2000, aggiornamento 2006
Comune di Bergamo, Ufficio SIT, Cartografia vettoriale dei piani terra ("Catastini"), 1:1000 ca.

Uso delle fonti
Lo strato "civici" della cartografia del SIT consente di georeferenziare il database fornito dal Settore Commercio: estrazione degli esercizi pubblici con indirizzo e orari di apertura.
Ove possibile, è stata ricostruita, con l'aiuto dei "catastini" georeferenziati, l'area di effettivo sedime delle attività insediate al piano terra.
La mappatura dinamica degli orari georeferenziati mediante le aree individuate è realizzata mediante l'applicativo ChronoGIS prodotto dal Politecnico di Milano.



La lettura delle carte per il Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo

L'obiettivo generale della redazione delle carte e della loro lettura è quello di rilevare e interpretare il sistema urbano di Bergamo mediante due dimensioni:

- *la morfologia e la dinamica degli insediamenti* di residenza, imprese e terziario avvenuti negli ultimi dieci anni nella città di Bergamo e nei territori contigui alla città e alla provincia;
- *gli spazi di questi territori effettivamente usati* dai cittadini di Bergamo per ragioni qualsivoglia di vita e di lavoro e per le aree interne di Bergamo, effettivamente usate - oltre che dai propri residenti - anche dalle popolazioni non-residenti che sono attratte in città in ragione di usi personali del tempo e ritmi caratteristici di presenza.

Questo arcipelago di territori, percorso da popolazioni erranti per motivi di vita e lavoro, lo chiamiamo *sistema urbano bergamasco*, formulando una prima ipotesi sulle sue soglie .

E' chiaro l'intento di individuare morfologie spaziali significative. Qui sono utili i i concetti di *città abitata* e di *territorio abitato* che ci permettono di descrivere l'azione della crescente mobilità della persone e delle merci sulla strutturazione – anche calendariale - di uno spazio morfologicamente significativo e abitato temporaneamente che si dipana fra gli insediamenti di diversi territori, variando soglie e confini secondo ritmi di uso che si ipotizzano essere caratteristici di ogni sistema urbano. Il nostro di cui parliamo ha "al centro" la città di Bergamo. Questa accezione di centralità non va equivocata perché il sistema urbano è per sua natura policentrico e quindi privo di *un* centro. L'espressione indica che i rilievi e le intepretazioni sono state fatte a partire dai cittadini e dalla città interna di Bergamo.

Morfologia degli insediamenti

Ci avvaliamo della **C***arta del Sistema urbano bergamasco in territori contigui alla città e alla provincia.*

Gli insediamenti produttivi sono disposti a corona della città che presenta un disegno ben delineato "a quarto di luna". La dinamica degli insediamenti produttivi, segnata dalle gradazioni di intensità del colore viola, presenta un andamento positivo distribuito quasi in modo isotropo su tutta la corona, con una rottura dell'isotropia nella maglia lungo l'autostrada, sulla strada statale n.42 nel tratto Treviglio Bergamo, e sulla strada provinciale di Bergamo n.91 nel tratto da Bergamo al

lago d'Iseo.

La corona ha una distanza media di circa 12 km dal centro di Bergamo. E' interessante notare che al di fuori di questa corona, sia nel cerchio interno verso Bergamo, sia verso l'esterno, l'insediamento e la dinamica appaiono radi , se non nelle due tratte da Dalmine a Bergamo e da Seriate a Bergamo. E' rilevante notare che anche le valli dell'insediamento produttivo storico presentano una notevole dinamica.

La diffusione degli insediamenti a corona secondo il disegno del quarto di luna, tipico del paesaggio bergamasco, è evidentemente supportata dagli assi storici radiali da/per Bergamo e dalla maglia delle strade storiche trasversali Est-Ovest.

La morfologia degli "insediamenti residenziali e prevalenza di terziario" (vedi legenda) è caratterizzato da una distribuzione diffusa e "a sprawl" e presenta una dinamica positiva di insediamento, maggiormente polarizzato nel territorio verso Milano ed esterno al quarto di luna degli insediamenti produttivi. Rilevante è la dinamica insediativa residenziale lungo le tratte Bergamo-Dalmine e Bergamo-Seriate.

La dinamica dell'insediamento produttivo e di quello residenziale con terziario conferma ciò che gli studi teorici hanno ipotizzato e anche largamente descritto per tutti i territori europei . Cioè la dinamica degli insediamenti e della popolazione è positiva e maggiormente intensa nelle aree periurbane che di quanto avvenga nei centri urbani. Non disponiamo al momento di dati sugli spostamenti dei cittadini bergamaschi nel territorio periurbano, che gli studi teorici indicano essere una delle cause del calo degli abitanti delle città con popolazione vicina ai 100.000 abitanti.

E' evidente la relazione fra distribuzione insediativa e maglie viarie di differente gerarchia, a conferma che il fenomeno diffusivo è strettamente legato, come dicono ormai numerose le ricerche europee, alla mobilità "su ruote" di merci e persone .

Gli insediamenti produttivi diradano fino a soglie minime nel territorio definito dallo spicchio con centro Bergamo man mano ci si allontana dalla corona "a quarto di luna" dove si concentra il comparto produttivo. La diradazione avviene analogamente anche per quanto riguarda l'insediamento residenziale .

Le città e i borghi storici maggiori (colore grigio) presentano chiaramente un declino della popolazione e della dinamica insediativa. La carta *Itaten* le indica come aree mature di insediamento.

Per descrivere il sistema urbano bergamasco disponiamo attualmente di variabili e di

database che sono abbastanza significativi grazie alla ricchezza delle carte di base dove i dati sono stati gettati. E' ancora da costruire il set di database dedicato al rilievo del sistema urbano bergamasco. I dati Istat attuali non sono sufficientemente significativi e dati orari e calendariali non sono rilevati da Istat o da altri istituti. Occorrerà predisporre un sistema di osservazioni per il rilievo dei dati che sarà regolato da una carta di prescrizioni per conseguire aggiornamenti affidabili: telerilevamento, distribuzione di spire per il rilievo del transito di veicoli, accordi intra-istituzionali quali con Società Autostrada per l'uso di dati in loro possesso. Tutto ciò sarà compito dell'Ufficio tempi della città. Il set di variabili avrà lo scopo non solo di rilevare aspetti spaziali quali assi, configurazioni, areali e distribuzioni, ma anche aspetti temporali quali orari, calendari, stagionalità, emergenze.

Alcune gravitazioni e reti di mobilità nel sistema urbano bergamasco dei territori contigui.

Le carte utili per questo ragionamento sono:
- carta della distribuzione degli studenti in uscita da Bergamo, dati Istat 2001
- carta della distribuzione dei lavoratori in uscita da Bergamo, dati Istat 2001
- carta della morfologia spaziale dei territori di provenienza degli studenti verso Bergamo, dati Istat 2001
- carta della morfologia spaziale dei territori di provenienza dei lavoratori verso Bergamo, dati Istat 2001
- carta della distribuzione delle grandi superfici di vendita, delle discoteche e dei parchi di divertimento sul territorio provinciale, dati Provincia di Bergamo PTCP 2004
- carta delle gravitazioni pendolari, dati Istat 2001

La lettura della carta della distribuzione degli studenti in uscita da Bergamo, dati Istat 2001

La morfologia degli insediamenti di destinazione degli studenti presenta una struttura bipolare: un polo è dato da Milano, fenomeno certamente dovuto all'insediamento di sette sedi universitarie di prestigio; l'altro polo è dato dai paesi insediati alla cintura di Bergamo, presentando la destinazione una distribuzione quasi isotropa che si prolunga lungo la Val Seriana e con due poli di maggiore concentrazione, uno è Dalmine dove ha una sede dell'Università di

Bergamo e l'altro polo è Seriate.

Questa diffusione mostra che il territorio periurbano di Bergamo presenta dei fattori interessanti di terziarizzazione, specificamente nel settore della formazione cha gioca un ruolo strategico nella trasformazione produttiva , culturale e sociale verso la *società della conoscenza*.

La lettura della carta della distribuzione dei lavoratori in uscita da Bergamo, dati Istat 2001

La morfologia dei territori di destinazione di lavoratori in uscita da Bergamo mostra tre aspetti significativi ed evidenti:

- la distribuzione dei lavoratori copre i perimetri degli insediamenti produttivi che abbiamo presupposto ed ora conferiamo fare parte del sistema urbano bergamasco;
- su Treviglio e su Milano esiste una polarizzazione significativa di concentrazione di lavoratori;
- la distribuzione su una scala molto grande del territorio sub-regionale.

Questa distribuzione, e il valore dello spostamento per lavoro, permettono di ipotizzare una soglia del sistema urbano bergamasco nei territori contigui alla città e alla provincia.

Ulteriormente si può notare che l'insieme degli insediamenti di destinazione dei lavoratori riguarda una fascia subregionale che ha come limite a nord le montagne e a sud la strada statale 415 nel tratto Milano – Crema.

In questa carta si può comprendere la diversità del concetto di *sistema urbano bergamasco* rispetto al concetto di *area metropolitana bergamasca o grande Bergamo*. Questa ultima fu valorizzata dal Piano di Astengo-Dodi con la creazione "di un'ossatura portante, che solca il capoluogo aprendolo a tutte le interrelazioni fra ogni sua parte ed ogni parte attiva dell'area metropolitana" (cfr. cap 2).

L'area metropolitana è costruita morfologicamente dall' insieme dei comuni che si dispongono attorno alla città di Bergamo, insediati nelle fasce periurbane e, nel caso bergamasco, proseguono lungo le tre valli data l'orografia del territorio. La metropoli è una forma dell'insediamento urbano europeo iniziata con il processo di industrializzazione dell'800 che si è estesa fino a raggiungere in alcuni casi numerosi milioni di abitanti.

Il concetto di *sistema urbano* ha una morfologia tutta diversa ed è relativo al rilievo degli insediamenti da/verso i quali la città di Bergamo intrattiene relazioni, per qualunque motivo di vita e di lavoro. Il sistema urbano, morfologicamente, assume la forma di un *arcipelagodi territori urbanizzati*. Gli scarni dati disponibili non permettono di valutare gli spostamenti dovuti ai city

users - secondo la definizione di Guido Martinetti - che costituiscono tra le quattro popolazioni di una nuova morfologia sociale (pendolari, city users, businessman, residenti) il tipo di popolazione più interessante che è attratta da un nucleo urbano (Martinetti op. cit.). Il motivo del maggiore interesse deriva dal fatto che i city users sono popolazioni insediate nei territori periurbani - o nel sistema urbano che comprende anche territori non contigui – le quali fanno la scelta di prendere servizi che sono insediati in luoghi non prossimi ma accessibili con l'automobile privata. I city users sono i principali componenti della mobilità zigzagante.
La distribuzione dei lavoratori in uscita mostra che la scala spaziale vasta degli spostamenti quotidiani è simile a quella deicity users.

La lettura della carta della morfologia spaziale dei territori di provenienza di studenti verso Bergamo, dati Istat 2001

Si nota che il territorio di provenienza degli studenti verso Bergamo è costituito da un insieme di Comuni insediati a corona della città. I flussi provengono da tutte le direzioni lungo le radiali verso Bergamo. Altrettanto chiaramente si nota che vi sono due poli di generazione, entrambi collocati a sud, e precisamente uno a sud-ovest, Dalmine, e uno sud-est, Seriate. Questa configurazione è quella tipica della gravitazione verso il centro dell'area metropolitana di lavoratori pendolari e studenti provenienti dai Comuni di corona. Usi sistematici del tempo e usi dello spazio di tipo gravitazionale che sono tipici della configurazione spazio-temporale metropolitana permangono. La Grande Bergamo è ancora una realtà ma la configurazione spazio-temporale degli usi si complica con le gravitazioni e la maglia dei flussi del sistema urbano bergamasco.

La lettura della carta della morfologia spaziale dei territori di provenienza dei lavoratori verso Bergamo, dati Istat 2001

Per quanto riguarda la distribuzione delle entrate per motivi di lavoro, la morfologia è analoga a quella degli studenti, e anche la polarizzazione su Dalmine e su Seriate. Di grande interesse è il pendolarismo di lavoratori da Milano per Bergamo.
Il concetto di sistema urbano mette in rilievo questioni radicalmente diverse da come opera il concetto di area metropolitana. Già i primi dati affermano che Milano è un territorio che fa parte dell'arcipelago territoriale del sistema urbano bergamasco. Mentre non è lecito dire che Milano è

parte dell'area metropolitana bergamasca.

La lettura della carta della distribuzione delle grandi superfici di vendita , delle discoteche e dei parchi di divertimento sul territorio provinciale, dati Provincia di Bergamo PTCP 2004

La distribuzione dei centri commerciali possiamo assumerla come indicatore della mobilità zigzagante, cioè di una mobilità di persone che non è strutturata secondo la logica Origine/Destinazione, ma è strutturata secondo la logica di girovagare nella maglia infrastrutturale per acquisire servizi secondo in ragione della strutturazione delle pratiche di vita e lavoro di una giornata nell'agenda personale. Questo fenomeno è esito dell'insediamento periurbano della popolazione e dell'accessibilità a servizi insediati in territori di scala vasta se raggiunti con l'automobile privata.

La distribuzione dei centri commerciali possiamo considerarla indicatore della quantità di flussi veicolari e di persone che raggiungono quel servizio. I centri commerciali sono insediati sulla rete viaria, spesso agli di due o più strade, e privilegiano la maglia stradale storica dove evidentemente ancora oggi passa il numero maggiore di persone. La distribuzione delle discoteche, che danno luogo a una mobilità notturna, è nella maglia stradale del sistema urbano bergamasco. Questa distribuzione quasi equipotenziale rende accessibili le discoteche a una scala di spostamenti anche vasta.

I dati disponibili non permettono di valutare gli spostamenti zigzaganti per motivi di intrattenimento, di vita e tanto meno permettono di valutare i calendari dell'attrattività e degli spostamenti.

Le due configurazioni spazio-temporali del sistema urbano bergamasco.

Il concetto di cronotopo nomina un'area urbana storicamente costruita dove vi sono insediati funzioni e servizi che attraggono popolazioni secondo orari e calendari caratteristici. L'ipotesi che il Piano dei tempi assume è che il sistema urbano bergamasco sia caratterizzato da due configurazioni spazio temporali: la prima configurazione – che è quella storica sulla quale si sono costruiti tutti gli insediamenti fino agli anni '70 secondo una logica gravitazionale - è data da *areali*, tipicamente i quartieri nell'area urbana ma non solo, nei quali esiste un uso di tipo

gravitazionale da parte di cittadini lì residenti o da parte di popolazioni non-residenti attratte sistematicamente come gli studenti gravitanti sul plesso scolastico. La carta prodotta delle gravitazioni pendolari nel sistema urbano bergamasco può portare a fraintendimenti perché le variabili sono tradizionali, lavoratori e studenti e il territorio mappato è esito dei dati disponibili e non di rilievi mirati allo scopo descrittivo.

Lo spostamento gravitazionale verso l'areale è, in via teorica, tale qualunque sia il mezzo utilizzato, macchina, a piedi, bicicletta, treno, aereo, quindi la configurazione spaziale è indifferente alla scala dello spostamento. L'aeroporto di Orio al Serio è una di queste aree a configurazione gravitazionale con popolazioni che provengono da una rete mondiale di luoghi. I flussi di gravitazione, quantitativamente grandi o piccoli sono regolati temporalmente da orari, calendari e stagioni che sono caratteristiche di ogni areale inteso come cronotopo. Esistono modelli descrittivi e mappe cronografiche dedicate a rilevare questi fenomeni.

La seconda configurazione spazio temporale è data dalla *maglia viaria e infrastrutturale* relative a trasporti su ferro, lacustri e alle reti pedonali.
La maglia delle infrastrutture e i diversi modi di trasporto si può descrivere come un cronotopo e misurarne l'accessibilità, i servizi di sosta, trasporto e di infomobilità. Il rilievo di questo *territorio di maglie* costituiscono la parte più innovativa della strumentazione dell'Ufficio tempi e l'interpretazione più promettente di sguardi efficaci sulle trasformazioni urbane . Il sistema di osservazioni e di rilevamento necessari a questo scopo sarà un capitolo a sè della costruzione tecnica del Piano.
E' importante riconoscere – è stato più volte detto in questo testo - che aggiungere di diritto le strutture pedonali fra la multimodalità comporta rilevare morfologie spazio-temporali - utili ad es. nei problemi di accessibilità - in modo del tutto diverso dal caso in cui si pensa la pedonalità come un *complemento* necessario alle infrastrutture di mobilità, ma di minore rilevanza per quanto riguarda la qualità.

La *maglia viaria* si può pensare come il territorio della città dei flussi che è più opportuno chiamare *città del/in movimento*. Anche in questo caso estremo di "città" la parola ha un doppio significato: la struttura fisica costruita storicamente e quella di chi la abita, sempre temporaneamente.

Le due configurazioni dello spazio *abitato*, gravitazionale su areali e la maglia viaria, sono oggi competitive per gli investimenti che attraggono e la qualità architettonica degli insediamenti e anche per l'estetica dei luoghi. E' stato usuale pensare alla maglia viaria in termini di spazio funzionale alla vita della città senza una propria dignità abitativa. Ma la costruzione, dagli anni 70, di nuove territorialità di scala vasta fra insediamenti dispersi e il tempo sempre più lungo che i cittadini europei e statunitensi passano sui mezzi di trasporto - il nome stesso di città dei flussi- ha attirato l'attenzione sulla nuova configurazione spaziotemporale che sarebbe interessante mappare assieme a quella prodotta dalle reti telematiche.

La nuova configurazione spazio temporale a maglia complica ma non sostituisce gli areali gravitazionali. Anche se gli areali sono percorsi da infrastrutture a terra che minano la continuità dei percorsi interni e di accessibilità.

Sarà la progettazione urbanistica e quella architettonica delle infrastrutture a far sì che permangano e siano riconoscibili le aree gravitazionali, ad esempio i quartieri di Bergamo, che rischiano di essere frastagliati o enclavizzati dall'aumento della maglia infrastrutturale di media e grande scala, come già avviene in tutti i territori europei.

Le popolazioni in transito nelle aree urbane competono coi residenti per l'uso degli spazi pubblici; sovente costruiscono un flusso automobilistico continuo che risulta essere una barriera per i residenti (cfr la carta dei cronotopi di Redona). Sono popolazioni clienti della rete commerciale di grande dimensione collocati agli incroci delle direzioni Nord-sud e Est-ovest della rete viaria storica, e della diffusa struttura produttiva-commerciale del sistema urbano bergamasco, così come dell'artigianato e delle piccole/medie industrie localizzate prossime alla rete viaria della città dei flussi.

Carte degli usi di alcune aree urbane della città di Bergamo

Le carte degli usi dello spazio urbano della città di Bergamo che sono state prodotte non esauriscono questo tipo di cartografia che l'Ufficio tempi estenderà a tutte le aree e i quartieri della città. Le carte degli usi della città di Bergamo sono state prodotte le seguenti carte:

-Carta degli usi della città di Bergamo da parte delle popolazioni non residenti.

-Carta ON/OFF degli esercizi pubblici insediati a Redona.

-Carta dei cronotopi di Redona.

-Carta ON/OFF degli esercizi pubblici insediati in Città Alta.

-Carta dei cronotopi di Città Alta.

-Carta ON/OFF degli esercizi pubblici insediati sul Sentierone.

-Carta dei cronotopi del Sentierone.

L'analisi dei ritmi urbani si avvalsa dei seguenti rilievi : Calendari FS; Calendari del trasporto pubblico urbano, extraurbano e delle funivie; Calendario Aeroporto Orio al Serio; Carta cronografica delle manifestazioni culturali e fieristiche in un anno a Bergamo.

La lettura della carta degli usi della città di Bergamo da parte delle popolazioni non residenti

La carta mostra le principali aree e i principali attrattori dove sono presenti popolazioni non residenti in modo significativo tanto da caratterizzare l'assetto cronotopico dell'area.

Le aree abitate temporaneamente in prevalenza da popolazioni non-residenti sono:

-Città Alta,

-il Sentierone e l'area Piacentiniana,

-l'area della stazione ferroviaria e degli autobus,

-la via Ferdinandea che collega la stazione ferroviaria con Porta Nuova (Viale Papa Giovanni XXIII - Via Roma),

-le aree produttive.

E' una fetta consistente della città di Bergamo. Alcune aree, Città Alta e il centro piacentiniano sono luoghi centrali secondo la definizione del PRG di Bernardo Secchi e fra i luoghi di eccellenza della città dal punto di vista architettonico e storico paesaggistico.

I principali servizi attrattori di popolazioni temporaneamente presenti e insediati in queste aree

sono: l'università, le scuole superiori, i servizi amministrativi e della giustizia, gli insediamenti produttivi, le chiese e le architetture di culto, i musei e le strutture culturali mescolate a servizi di intrattenimento e pubblici esercizi aperti negli orari di presenza delle popolazioni ospiti.
E' facile notare che le tre aree in asse della Città Alta, del Centro Piacentiniano e della Stazione ferroviaria, connesse dalla via Ferdinandea - l'ultima ancora da risolvere come area urbana - costituiscono le aree di presenza temporanea di popolazioni per motivi di intrattenimento, di partecipazione ad eventi culturali, e per servizi amministrativi. Città Alta e il Centro Piacentiniano sono aree di grande qualità urbana dove gli abitanti temporanei stanno sostituendo nella presenza e nell'uso gli abitanti residenti che continuano a diminuire sia come presenza temporanea che come residenti.
Si può parlare di una competizione nell'uso dei servizi localizzati in queste aree storiche di Bergamo fra popolazioni temporanee e stanziali.

I **caratteri cronotopici delle aree urbane abitate temporaneamente.**

Città Alta, il Sentierone e il centro Piacentiniano, la Stazione Ferroviaria, le aree produttive e servizi attrattori di grande scala (ospedale, stadio etc.), costItuiscono i grandi attrattori di flussi di persone. I flussi sono distribuiti secondo calendari e orari giornalieri che sono caratteristici di ciascun cronotopo. Ciascuno è anche un attrattore di flussi di merci che complicano il traffico e l'afflusso veicolare.

La distribuzione dei grandi servizi attrattori è a corona con centro nella città Alta; ha andamento Est-Ovest analogamente a quanto avviene in un'area più periferica per gli insediamenti produttivi del sistema urbano bergamasco. Questo disegno a quarto di luna, che è tipico del territorio bergamasco, configura un puzzle di luoghi attrattivi che incentivano il movimento zigzagante nel sistema urbano destinato a complicare il traffico e la competizione fra resIdenti e non-residenti.

Le zone produttive si dispongono a corona della città consolidata, vicino a spazi ancora aperti, intersecate da assi viari storici e sono abitate temporaneamente da lavoratori. Sono cronotopi attivi per otto ore al giorno e poi pressochè deserte.

La città di Bergamo, la sua articolazione spaziale interna, è immersa nella maglia viaria della mobilità zigzagante – nella città dei flussi – e molte sue aree e servizi sono grandi attrattori della città dei flussi. Questa configurazione spaziale e temporale degli usi della città di Bergamo fa della competizione residenti/non residenti nell'uso dei servizi offerti della città e dei suoi spazi pubblici, uno dei pilastri delle problematiche che l'Ufficio tempi dovrà assumersi.

Osservando la configurazione spaziale e temporale degli usi della città di Bergamo si nota che l'oltrepassamento della stazione ferroviaria e lo sviluppo di una centralità oltre la ferrovia rimane per Bergamo un problema rilevante, anche se in termini radicalmente diversi da come fu proposto nei piani regolatori precedenti. La Porta sud ha una evidente vocazione ad essere il luogo di interscambio modale, cittadella di servizi orientati all'abitabilità temporanea e anche di residenze temporanee. E' questo un tema in agenda presso tutte le città europee. "Abitare i fra-tempi fra un'attività e l'altra " è uno slogan, un'immagine, un'idea del futuro urbano. E' anche una domanda dell'investimento immobiliare.

La lettura della carta dei cronotopi di Redona

La scelta di Redona come progetto pilota è dovuta all'essere stato finanziato dalla Regione Lombardia nel quadro della promozione della LR 28/2004.

Redona è un quartiere della città cresciuto per l'espansione insediativa di Bergamo nel secondo dopoguerra. L'espansione è avvenuta travolgendo il centro dell'antico borgo, poiché queste nuove espansioni si pensavano gravitanti sul centro storico della città di Bergamo. In effetti la vita locale non ha definitivamente abbandonato la gravitazione su ciò che resta del centro dell'antico borgo.

La carta dei cronotopi di Redona (cfr) è stata costruita sulla base di un modello analitico del cronotopo che ha quattro variabili: le funzioni insediate con i cicli di apertura/chiusura; i tipi di popolazioni attratte o residenti; la costruzione storica del luogo; i tipi di mobilità nell'area.
Anche in Redona le carte disegnano due configurazioni spazio-temporali: una è di tipo areale; l'altra è costituita dalla maglia delle infrastrutture viarie, in particolare le due che la intersecano a crociera una verso la Val Seriana e l'altra quale circonvallazione della città.
Se analizziamo i caratteri dei diversi cronotopi e le loro morfologie, notiamo che il cronotopo prevalente è costituito dalla residenza. Altri cronotopi sono distribuiti ai margini del quartiere di Trdona e anche al centro e sono disposti secondo una direzione nord/est-sud/ovest, quasi parallela all'asse di scorrimento di via Corridoni verso la Val Seriana.
La carta mostra soglie fra i cronotopi di Redona che sono fortemente caratterizzate da differenziali dei tempi di uso. In generale, il passaggio da un cronotopo all'altro manifesta una soglia tra calendari di uso e fra popolazioni diverse.
L'analisi cronotopica condotta sulle strade ha messo in evidenza due tronchi: uno sulla Via Corridoni quasi al centro dell'area; l'altro è quello di Via Papa Leone XII. Entrambe questi cronotopi sono stati studiati con una carta ON/OFF degli esercizi pubblici insediati e dei loro orari di apertura. Si manifesta l'esistenza di una vita pubblica di relazione anche verso le ore serali e notturne.
Redona è un quartiere di abitazioni e del lavoro. Benché la dotazione dei servizi in prima istanza sia stata giudicata buona, mancano spazi pubblici e servizi adeguati alla vita di relazione.

Le due aree residenziali ai margini dell'area agricola hanno una struttura di enclave.

Gli esercizi commerciali sono localizzati in Via Corridoni accanto agli esercizi pubblici.

La lettura della carta dei cronotopi di Città Alta

La scelta di scelta di Città Alta quale luogo per l'avvio di un progetto pilota per il Piano dei tempi, è avvenuta al tavolo di lavoro interno all'amministrazione comunale.
In Città Alta si sono svolti dei tavoli di partecipazione che hanno prodotto una carta dei problemi e di vivibilità dell'area, che costituiscono il materiale di base per proseguire la sperimentazione del progetto pilota.

La carta dei cronotopi evidenzia l'asse di via Gombito e Piazza Vecchia quale cronotopo serale-notturno, attrattore di popolazione non solo residente.
I servizi della formazione universitaria e delle scuole superiori, distribuiti nel nucleo più compatto di Città Alta, segnalano il quartiere anche come cittadella degli studi, abitata dagli studenti principalmente di giorno.
Lo spazio pubblico luogo di manifestazioni, i musei a altri servizi culturali sono localizzati prossimi all'asse di Via Gomito. Sono servizi e aree che attraggono popolazioni anche da grande scala in ragione dei calendari ed orari di apertura delle attività.
L'asse di Via Gombito è strutturante l'attrattività di Città Alta.
Città Alta è abitata temporaneamente da popolazioni non residenti secondo cicli di presenza quotidiani, stagionali ed evemenenziali. Studenti, turisti, city users, operatori culturali, impiegati nei servizi costituiscono la popolazione prevalente. La dinamica positiva di ritorno di cittadini residenti a Città Alta aumenta la competizione nell'uso dell'area.
L'accessibilità a Città Alta avviene attraverso pochi accessi tra i quali c'è la funicolare. L'uso dell'autovettura è regolato da un calendario settimanale.

Oltre al cronotopo di V. Colleoni, si individuano i principali luoghi attrattivi per le differenti popolazioni temporanee e residenti:

Residenti: pochi i servizi dedicati ai residenti: Biblioteca, Centro Sociale, uffici amministrativi e case di riposo, alcune scuole di base. La maggior parte distribuite agli estremi Est e Ovest dell'area.

Turisti e city user: musei e chiese sono diffusi in tutto l'ambito di Città Alta, con baricentro sul cronotopo di Via Colleoni, dove è situato l'ufficio di informazioni turistiche e lungo il quale si trova la maggior parte dei bar e ristoranti. Numerose le strutture e gli spazi pubblici che ospitano eventi.

Studenti: I luoghi dello studio sono distribuiti in tutta l'area centrale e sono costituiti da scuole superiori (Liceo Classico Sarpi) e sedi dell'Università. Il complesso privato Giovanni XXIII ospita il seminario con scuola secondaria di 1° grado e il liceo classico.

La carta ON/*OFF degli esercizi pubblici insediati in Città Alta* evidenzia il numero degli esercizi pubblici: la loro apertura avviene generalmente in tarda mattinata, con calo di apertura dopo le 15 per poi riaprirsi dalle 18 fino alle 2-3 di notte . Città Alta è cronotopo permanente attivo. E anche notturno.

La carta dei cronotopi del Sentierone

La scelta del Sentierone, quale luogo di avvio di un progetto pilota per il Piano dei tempi, è avvenuta al tavolo di lavoro interno all'amministrazione comunale.

Il Sentierone è un cronotopo diurno governato dai regimi orari degli uffici pubblici e delle banche. Di sera, stagionalmente è aperto il teatro senza peraltro attivare servizi complementari aperti di sera. Il Sentierone è anche sede di eventi (cfr).

La maglia viaria della mobilità, la città dei flussi, è articolata sull'asse ferdinandeo Stazione – Porta Nuova e sulla maglia di collegamento trasversale formata da V. Tiraboschi – Porta Nuova - V. Camozzi, a formare una T che delimita l'area a Sud Est. Da Porta Nuova verso Nord Ovest, lungo V. Roma, proseguono soprattutto i flussi delle popolazioni dirette a Città Alta.

Attività insediate:

Servizi bancari: la grande concentrazione di servizi bancari tra P.zza Matteotti e P.zza Pontida fa di questa sezione Sud Ovest del Sentierone, la City di Bergamo.

Servizi di ricettività: la Strada Ferdinandea (V. Papa Giovanni XXIII), verso la Stazione, è l'unico polo della ricettività alberghiera in Bergamo: qui sono localizzati tutti i principali alberghi.

Istituzioni: sono localizzati qui tutti le principali istituzioni pubbliche cittadine: Comune, Provincia, Regione, Ministero delle Finanze, Pretura e Palazzo di Giustizia, INPS.

Servizi per la *Cultura*: Teatri (Donizetti e Auditorium), Cinema Apollo e Museo della Resistenza, situati nel sistema di piazze piacentiniane (P.zza Libertà – Piazza Cavour).

Scuole: all'interno dell'ambito solo una primaria e una superiore (Lice Artistico in V. T. Tasso), entrambe verso l'estremità Nord Est del Sentierone. Più numerosi i complessi scolastici nell'intorno, tra cui soprattutto quello dell'Opera S. Alessandro, in V. S. Alessandro.

Mobilità

Porta Nuova, all'intersezione del Sentierone e della Strada Ferdinandea, è il principale nodo di trasporto pubblico urbano, dove scambiano ben 9 linee di autobus ATB. In questo nodo è presente anche uno dei due parcheggi taxi di Bergamo (l'altro è in Stazione), funzionante dalle 6:00 alle 2:00. A poca distanza, in P.zza della Libertà c'è un parcheggio di interscambio per l'accesso a Città Alta mediante la funicolare.

Popolazioni

Impiegati e businessmen (in orario diurno feriale degli uffici, mobilità O/D)

Flussi di attraversamento (orario autobus dalle 6:00 del mattino alle 21:00 circa)

City user (orario diurno feriale dei servizi; serale, per eventi e teatri; mobilità zigzag e passeggio)

Residenti temporanei negli alberghi di V. Papa Giovanni XXIII e V. Roma

Popolazioni marginali che sostano negli spazi pubblici (P.zza Matteotti, P.zza Cavour, P.zza Dante) durante le ore serali.

La carta *ON/OFF degli esercizi pubblici insediati sul Sentierone* evidenzia l'apertura degli esercizi tra le 6,00 e le 7,00, la diminuzione del numero degli esercizi aperti dalle 18 alle 20, e il mantenersi dell'apertura in pochi esercizi fino all'1 di notte. Si distribuiscono principalmente lungo il Sentierone, con una rada ma diffusa distribuzione nella Città Piacentiniana. Gli esercizi aperti in tarda serata sono localizzati principalmente nel tratto Sud-Ovest del Sentierone.

****

Si vedano inoltre le tavole in formato A3 all'interno della cartella "CARTOGRAFIA"

- Carta delle gravitazioni pendolari
- Carta della distribuzione dei lavoratori in uscita da Bergamo
- Carta della distribuzione degli studenti in uscita da Bergamo

4- RILIEVO E ANALISI DEI RITMI URBANI

Analisi dei ritmi urbani.

Per l'analisi dei ritmi urbani, cioè delle cadenze della vita collettiva dei cittadini e delle popolazioni non-residenti presenti a Bergamo, sono stati usati pochi dati disponibili su due indicatori significativi: gli orari/calendari delle linee di trasporto collettivo da/per Bergamo; il calendario delle manifestazioni tenute a Bergamo nel 2005. I calendari analizzati riguardano: Ferrovie dello Stato, trasporto filotranviario urbano, trasporto collettivo su gomma extraurbano, funivie, Aeroporto Orio al Serio. I rilievi sono stati visualizzati secondo uno schema di calendario. E' stata redatta *la Carta cronografica delle manifestazioni culturali e fieristiche*

Dalla lettura dei calendari emergono le seguenti osservazioni:

a) i primi spostamenti di persone, dal lunedì al venerdì, iniziano presto, attorno alle 4,00-4,30 per i primi treni, gli autobus urbani ed extraurbani (cfr tavola);

b) i treni e gli autobus, dal lunedì al venerdì, terminano loro corse quasi completamente alle 23,00 (cfr tavola);

c) dai grafici relativi alle frequenze dei mezzi pubblici, la città di Bergamo mostra un ritmo di spostamenti con tre picchi: mattino, inizio pomeriggio e tardo pomeriggio-sera. La frequenza resta alta senza flessi rilevante a tutte le ore.

d) il calendario degli eventi e dei mercati (*Grafico 12*), che presenta una curva sinusoidale smorzata, il cui massimo è a maggio e il cui minimo è dicembre, evidenzia il periodo primaverile e tardo estivo come maggiormente interessato da eventi e manifestazioni. Il confronto con la carta della distribuzione degli eventi e dei mercati mette in risalto i cronotopi di Città Alta e della Città Piacentiniana, oltre ad alcuni luoghi puntuali (Palatenda, Stadio, Fiera) e tratti di strade in cui si svolgono i mercati e le fiere

e) interessanti sono i calendari delle due funicolari da/per Città Alta (*Grafici 10, 11*). La funicolare Città Alta – V.le Vittorio Emanuele inizia alle 6,00 del mattino. Analizzando i giorni della settimana si vede che la frequenza delle corse è pressoché costante dalle 9,00 alle 16,00 tutti i giorni escluso la domenica. La fine delle corse avviene alle 2,00 del mattino il venerdì e il sabato, e la frequenza delle corse è costante dalle 9,00 alle 24,00. La domenica ha il massimo assoluto settimanale delle corse fra le 15,00 e le 17,00, poi le corse calano a partire dalle 21,00 per terminare verso l'1,00.
Il calendario della tratta Città Alta – San Virgilio è posticipato verso le 9,00 e alle 8,00 la domenica, mentre il termine delle corse rimane alle 2,00. La domenica registra, contrariamente a

quanto avviene per il collegamento Città Alta - Viale Vittorio Emanuele, una riduzione delle corse dalle 10,00 alle 19,00 per poi cessare del tutto le corse alle 23.00.
Ambedue i calendari mettono in evidenza come i giorni di venerdì - sabato, nei confronti degli altri giorni della settimana, siano i giorni nei quali i ritmi d'uso della Città Alta è più prolungato verso sera. Il dato conferma il giudizio di cronotopo permanentemente attivo.

Analizzando in dettaglio i grafici del trasporto collettivo emerge che:
d) le frequenze dei treni considerati nel loro complesso e per tutta la settimana (*Grafico 1*), indicano un ritmo qualitativamente sinusoidale con un minimo attorno alle 10-11 del mattino e per le partenze e gli arrivi un massimo attorno alle 7,30, e due massimi relativi uno per le partenze alle 14,00 e uno per gli arrivi alle 19,00. Il grafico relativo al numero totale degli arrivi e delle partenze nella settimana ora per ora, segnala che dopo le 20,30 diminuisce drasticamente il numero delle partenze, mentre gli arrivi si protraggono fino all'1 del mattino;

e) l'analisi di dettaglio sul traffico ferroviario, linea per linea, e per i giorni da lunedì e venerdì, (*Grafico 3*) mostra che per quanto riguarda le partenze al mattino, quelle relative alla linea verso Carnate sono nell'arco orario 3,00 – 4,00 del mattino, poi in successione partono i treni rispetto le altre linee, verso Treviglio e verso Brescia nell'arco orario 4,00 – 5,00, verso Lecco nell'arco orario 5,00 - 6,00. Per quanto riguarda le partenze alla sera si evidenzia come lungo le differenti linee si abbiano partenze che terminano in orari anche molto differenziati, quelle verso Brescia continuano fino alle 24,00, mentre quelle verso Treviglio terminano alle 22,00.
Per quanto riguarda gli arrivi, si evidenzia come la linea proveniente da Treviglio veda l'ultimo treno in arrivo a Bergamo all'1,00, mentre le altre linee terminano gli arrivi alle 24,00 o alle alle 22,00 quelli da Brescia.
L'andamento qualitativamente sinusoidale letto nel calendario complessivo, non è generalizzabile quando si analizzano le frequenze sulle differenti linee, dove al contrario emergono dei lunghi periodi con treni cadenzati sull'ora. Rimane però evidente il minimo attorno alle 10,00 – 11,00, tranne che per i treni della linea verso Carnate, che non presentano interruzioni, mentre per quanto riguarda i massimi non è possibile indicare degli orari comuni su tutte le linee, tranne che dei periodi al mattino nelle ore dalle 6,00 alle 9,00, primo pomeriggio dalle 13,30 alle 16,00 alla sera, ma non in modo uniforme sulle linee, dalle 18,30 alle 22,00. Per quanto riguarda le partenze, in modo analogo, si osservano i massimi dalle 6,00 alle 8,00, dalle 12,30 alle 13,30, mentre alla sera solo per la linea verso Treviglio si osservano due massimi relativi alle 18,00 – 19,00 e attorno alle 20,00.
Il grafico complessivo che analizza i calendari orari per tutte le linee da lunedì a venerdì evidenzia il decalage tra partenze, il cui massimo relativo è verso le 6,00 del mattino e arrivi, il cui massimo relativo è verso le 7,30; inoltre evidenzia il minimo assoluto sia delle partenze sia degli arrivi dalle 10,00 alle 11,00, i massimi relativi delle partenze alle 13,30 e per il periodo che va dalle 17,30 alle 21,00, mentre per gli arrivi i massimi relativi sono alle 15,30-16,00 e dalle 18,30 alle 20,00

f) l'analisi svolta sui calendari per linea è rafforzata dall'analisi del *Grafico 2* che evidenzia la presenza di massimi relativi sfalsati tra arrivi e partenze, che complessivamente si collocano al mattino, a metà giornata e alla sera, mantenendo evidente il minimo di metà mattina e la cadenza sinusoidale sulla settimana e sul giorno. Inoltre il grafico mostra che qualitativamente il sabato e la domenica presentano gli stessi ritmi, pur variando in termini di valori assoluti

g) l'analisi svolta sulle frequenze dei treni è solo parzialmente confermata dai calendari dei bus urbani (*Grafici 4, 5, 6, 7*) e di quelli extraurbani (*Grafici 8,9*) . I grafici relativi alle frequenze dei mezzi, escludendo l'estate, segnalano in modo evidente l'influenza degli orari scolastici. Dettagliando l'analisi possiamo osservare che per quanto riguarda i bus urbani che passano sia in Stazione ferroviaria sia a Porta Nuova che i mezzi urbani sono presenti dalle 4 nei giorni feriali per raggiungere il massimo di numero di corse attorno alle 7, diminuendo leggermente il numero di corse fino alle 9,00 e poi vanendo costante il numero di mezzi fino alle 13,00 dove il numero dei mezzi ridiventa quasi uguale a quello del mattino. Si assiste poi a una rapida diminuzione, mantenendo poi il numero di mezzi costante fino alle 19,00 per poi cessare quasi del tutto attorno alle 21,00 – 22,00.
La domenica i grafici dimostrano un andamento qualitativamente differente, in crescita il numero dei mezzi dalle 5,00 con il massimo attorno alle 16,00 – 17,00, poi la rapida diminuzione fino alla pressoché cessione del servizio attorno alle 21,00 – 22,00.
I mezzi extraurbani, pur segnalando una linea presente anche di notte, vedono la rapida crescita delle curve dalle 6,00 per raggiungere il massimo dalle 7,30 alle 8,30, con un leggero sfalsamento tra partenze (alle 7,30) e arrivi (8,00 - 8,30), il numero di mezzi cala rapidamente e si mantiene pressoché costante rispetto agli arrivi, mentre per quanto riguarda le partenze si assiste al massimo assoluto (antisimmetrico rispetto agli arrivi) attorno alle 14,00. Quest'ultimo dato evidenzia il trasporto degli studenti verso Bergamo. Per i mezzi extraurbani anche il sabato si mostra analogo agli altri giorni feriali, mentre la domenica presenta un grafico differente. Tre massimi sia per gli arrivi sia per le partenze pressoché negli stessi orari: 10,00-11,00, 14,00-15,00, 18,00-19,00, per poi continuare le corse, sia in arrivo sia in partenza, fin verso le 2,00 del mattino.
L'analisi delle frequenze estive per i bus extraurbani segnalano l'inizio delle corse alle 6,00, un massimo in arrivo attorno alle 8,30, poi una frequenza pressoché costante per terminare gli arrivi alle 22,00. Per le partenze si evidenziano i massimi attorno alle 14,00 e alle 18,00 e il termine delle corse praticamente alle 21,00

h) il calendario degli arrivi e delle partenze di Orio al Serio evidenzia come ci siano due momenti in cui si ha la maggior intensità di traffico, il mattino dalle 7,30 alle 11,00 e le sera dalle 20 alle 23.

Treni FS
Fonte orario Trenitalia - 2006

Grafico 1 - Numero totale degli arrivi e delle partenze ora per ora nella settimana.
Elaborazione Polimi

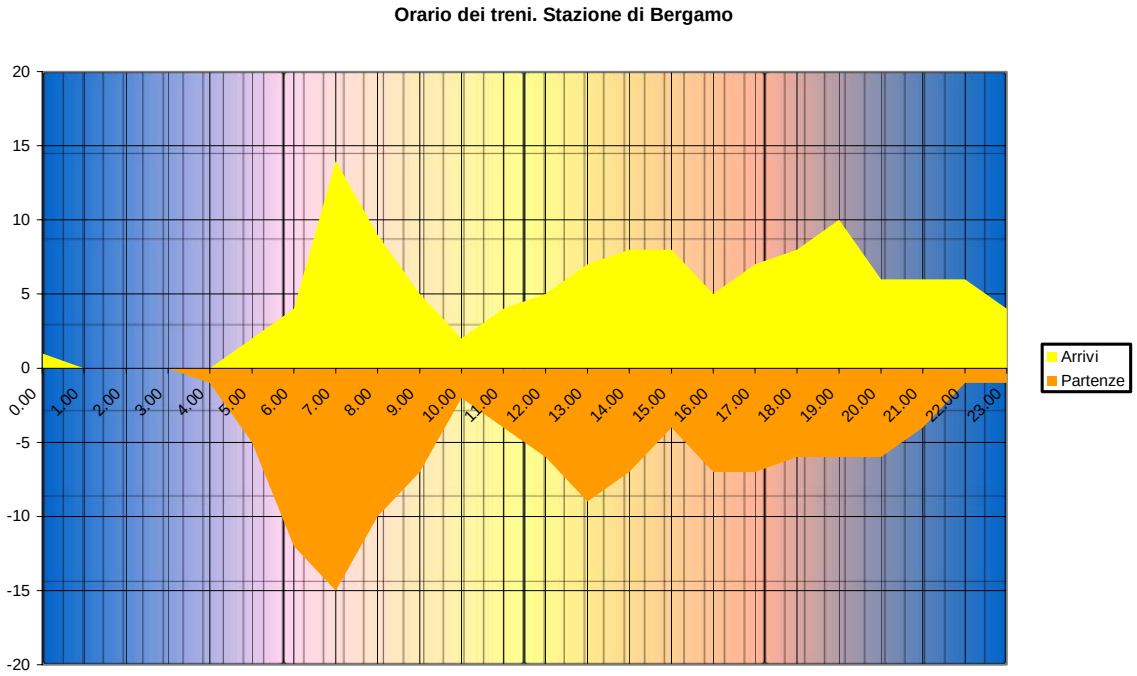
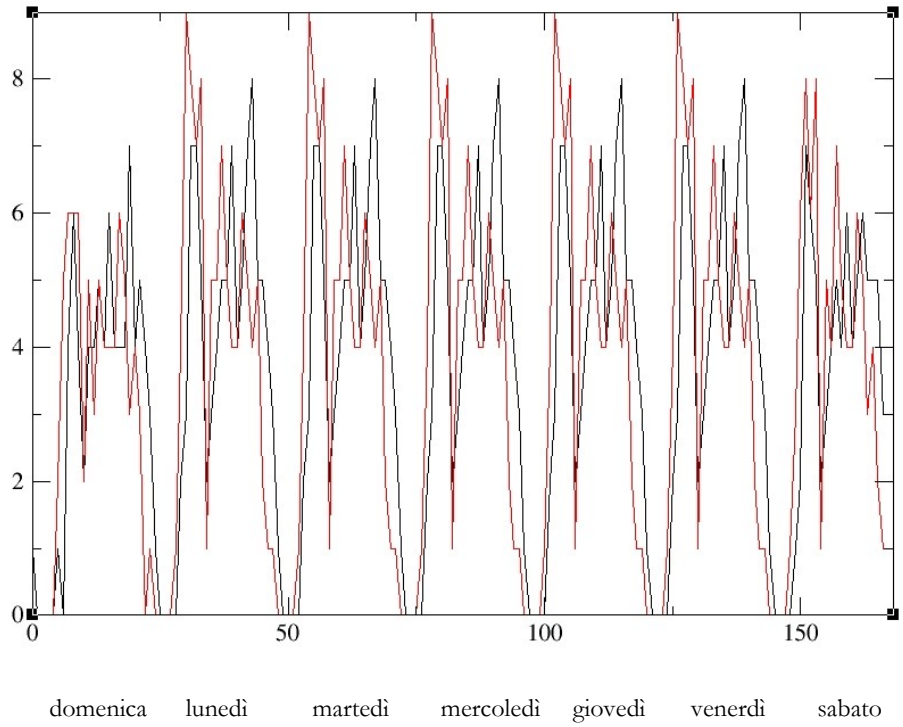
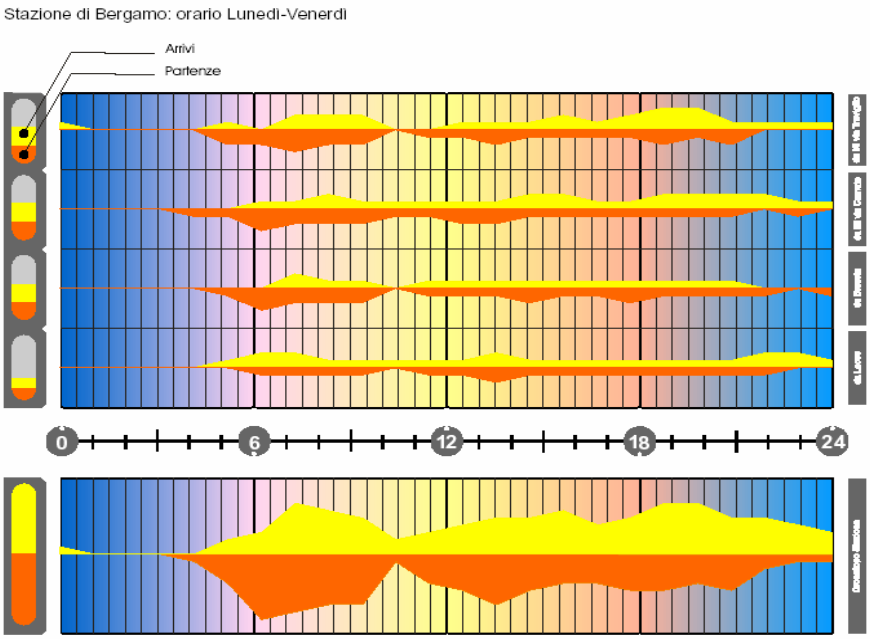


Grafico 2 - Partenze/arrivi in una settimana ora per ora
Sulle ascisse le ore complessive per una settimana: 24h per 7 giorni = 168 h
Si evidenziano le ciclicità giornaliere, e all'interno di queste le ciclicità orarie a partire da domenica e in successione lunedì, martedì, mercoledì, giovedì, venerdì, sabato
Sulle ordinate il numero di treni per ora
In rosso le partenze



Elaborazione Università di Bologna, INFN– Laboratorio dinamiche non lineari

Grafico 3 - Numero totale arrivi e partenze ora per ora, da lunedì a venerdì, e per linea



Linee urbane
Fonte orario ATB

Grafico 4 - Numero di autobus urbani che passano in Stazione FS, ora per ora, da lunedì a venerdì, il sabato, la domenica

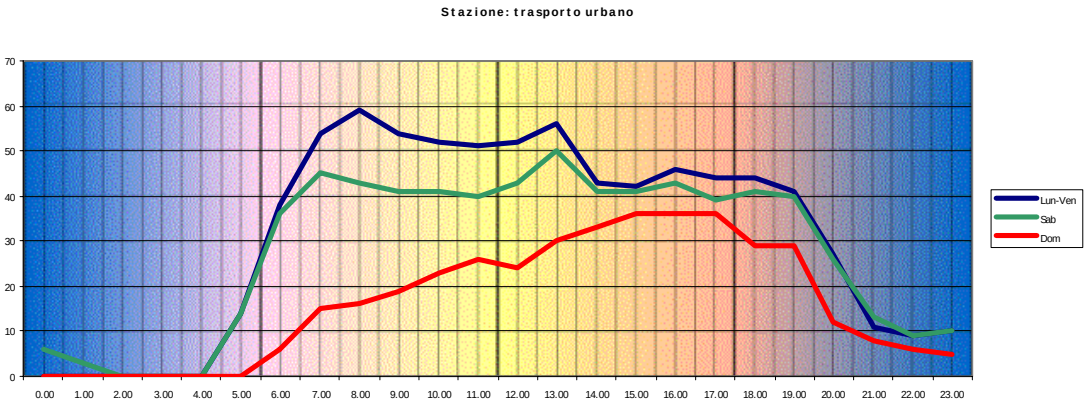
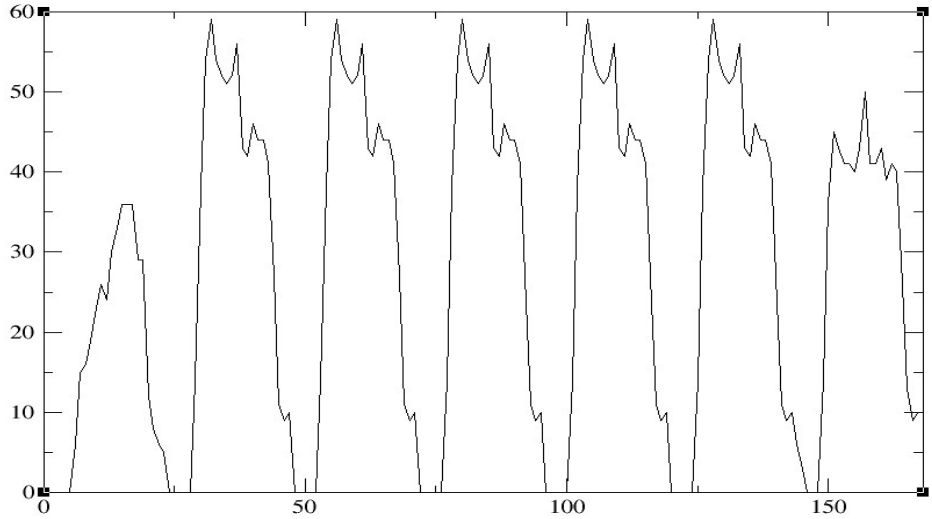


Grafico 5 – Passaggi in una settimana ora per ora dei bus urbani in Stazione FS

Sulle ascisse le ore complessive per una settimana: 24h per 7 giorni = 168 h
Si evidenziano le ciclicità giornaliere, e all'interno di queste le ciclicità orarie a partire da domenica e in successione lunedì, martedì, mercoledì, giovedì, venerdì, sabato
Sulle ordinate il numero di mezzi per ora



Elaborazione Università di Bologna, INFN– Laboratorio dinamiche non lineari

Linee urbane
Fonte orario ATB

Grafico 6 – Numero di autobus urbani che passano a Porta Nuova, ora per ora, da lunedì a venerdì, il sabato, la domenica

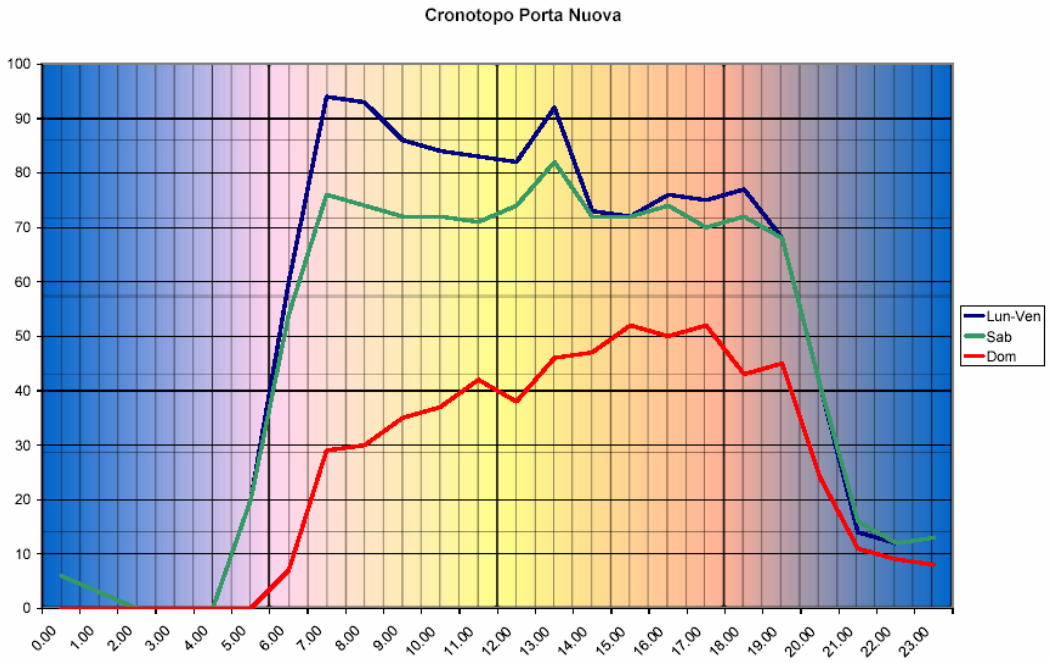
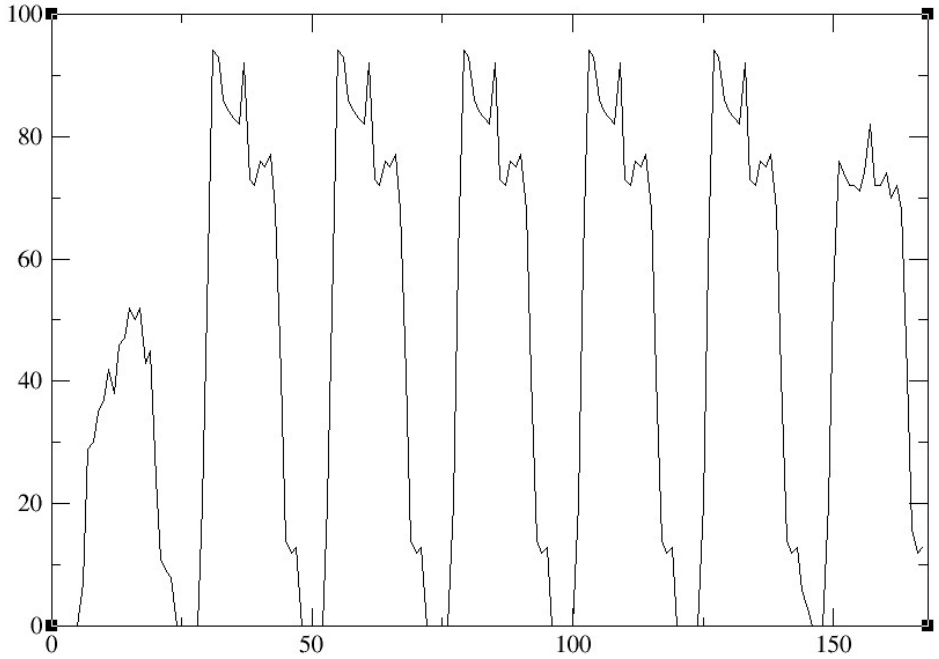


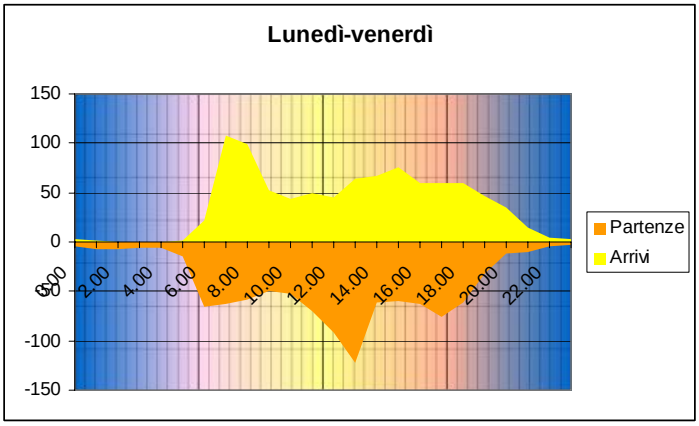
Grafico 7 – Passaggi in una settimana ora per ora dei bus urbani a Porta Nuova
Sulle ascisse le ore complessive per una settimana: 24h per 7 giorni = 168 h
Si evidenziano le ciclicità giornaliere, e all'interno di queste le ciclicità orarie a partire da domenica e in successione lunedì, martedì, mercoledì, giovedì, venerdì, sabato
Sulle ordinate il numero di mezzi per ora

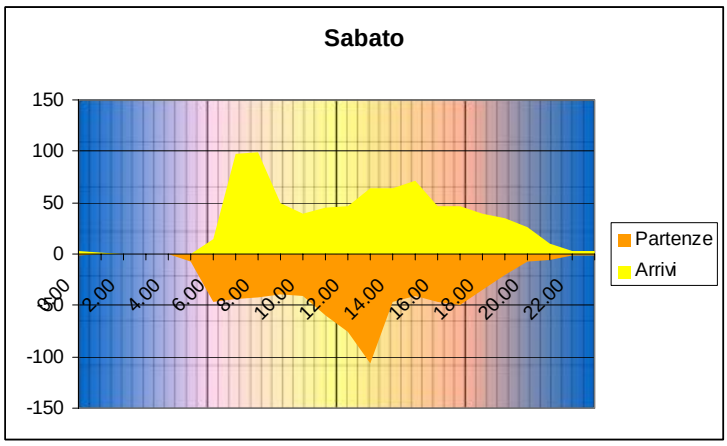


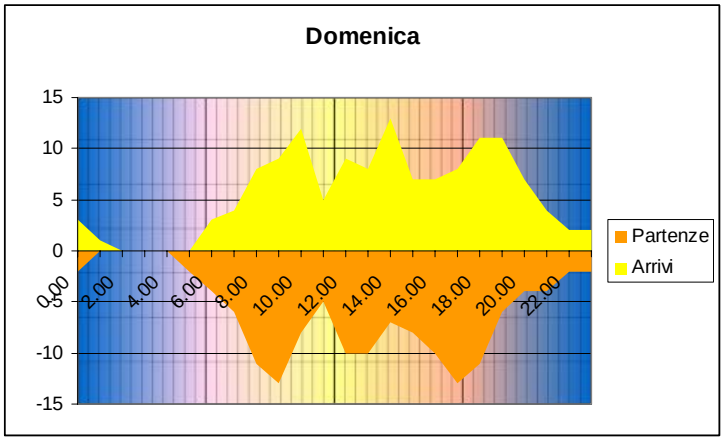
domenica lunedì martedì mercoledì giovedì venerdì sabato

Elaborazione Università di Bologna, INFN– Laboratorio dinamiche non lineari

Grafico 8 – Numero di autobus extraurbani, rilevati in arrivo e partenza alla stazione autobus presso la Stazione FS, ora per ora, da lunedì a venerdì, il sabato, la domenica, in primavera, autunno, inverno







Fonti: Consorzio Bergamo Trasporti Ovest; Consorzio Bergamo Trasporti Est; Consorzio Bergamo Trasporti Sud

Grafico 9 – Numero di autobus extraurbani, rilevati in arrivo e partenza alla stazione autobus presso la Stazione FS, ora per ora, da lunedì a venerdì, il sabato, la domenica, in estate

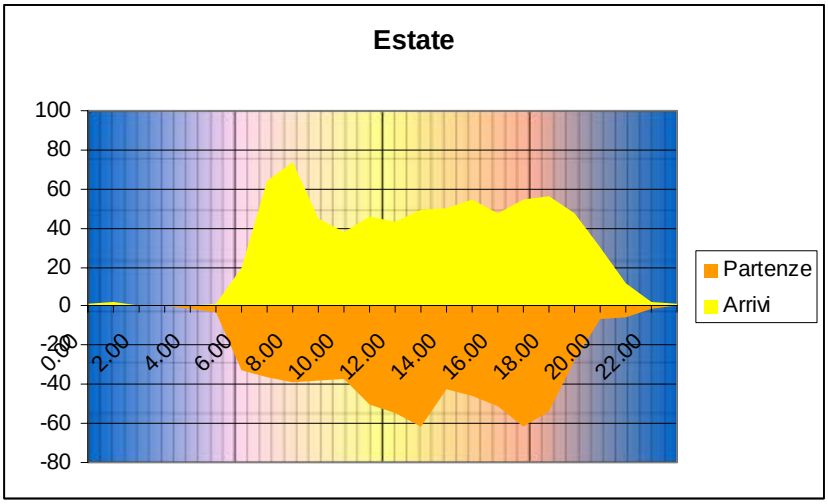


Grafico 10 - Calendario giornaliero della funicolare Città Alta – Viale Vittorio Emanuele

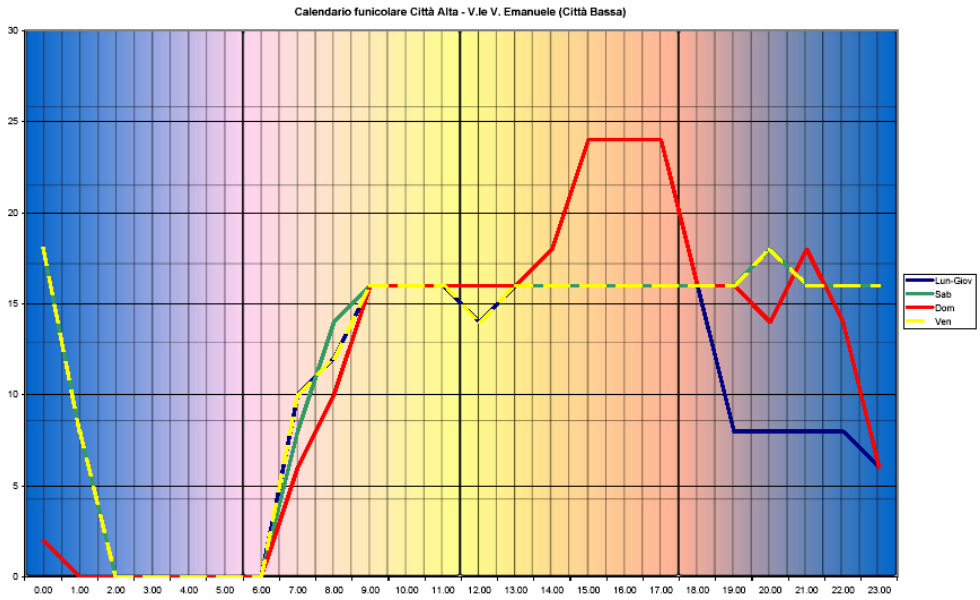
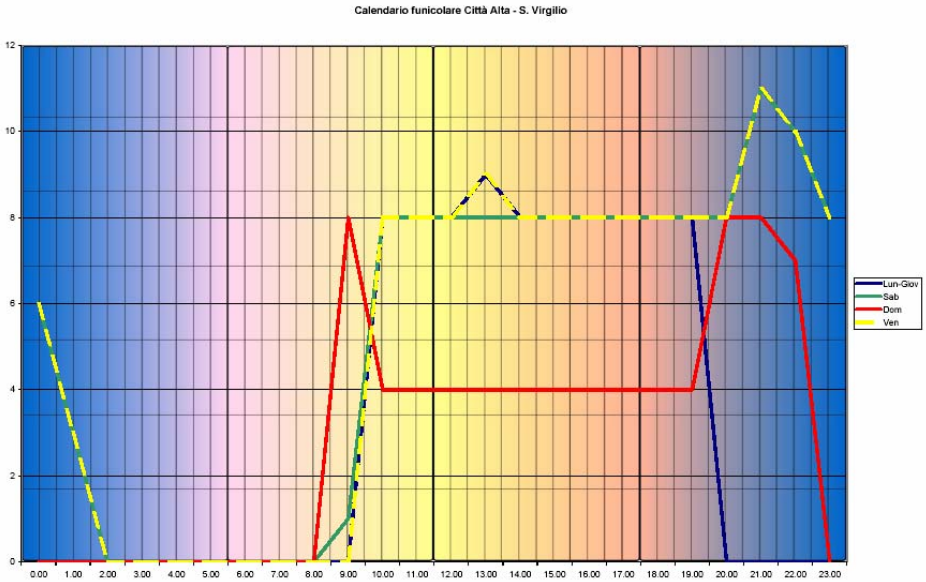
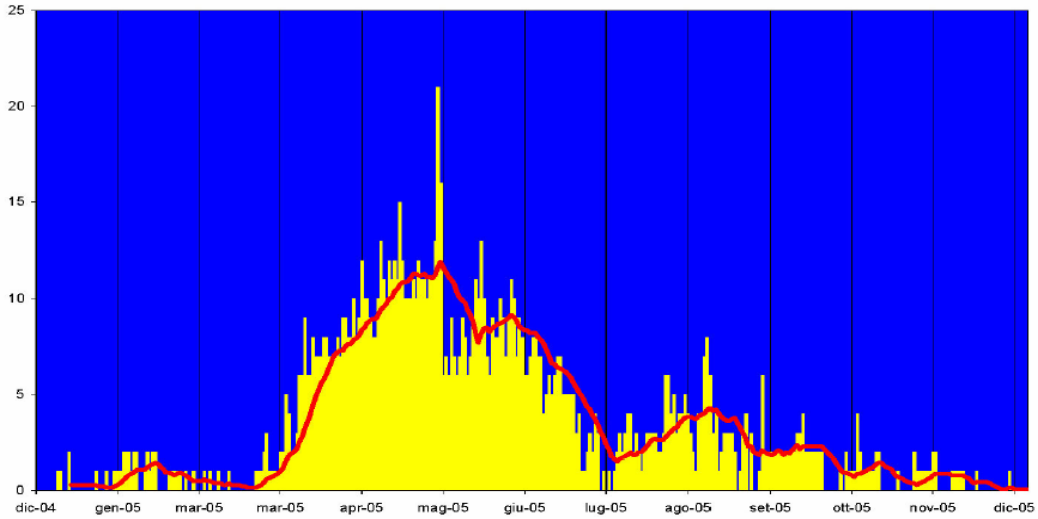


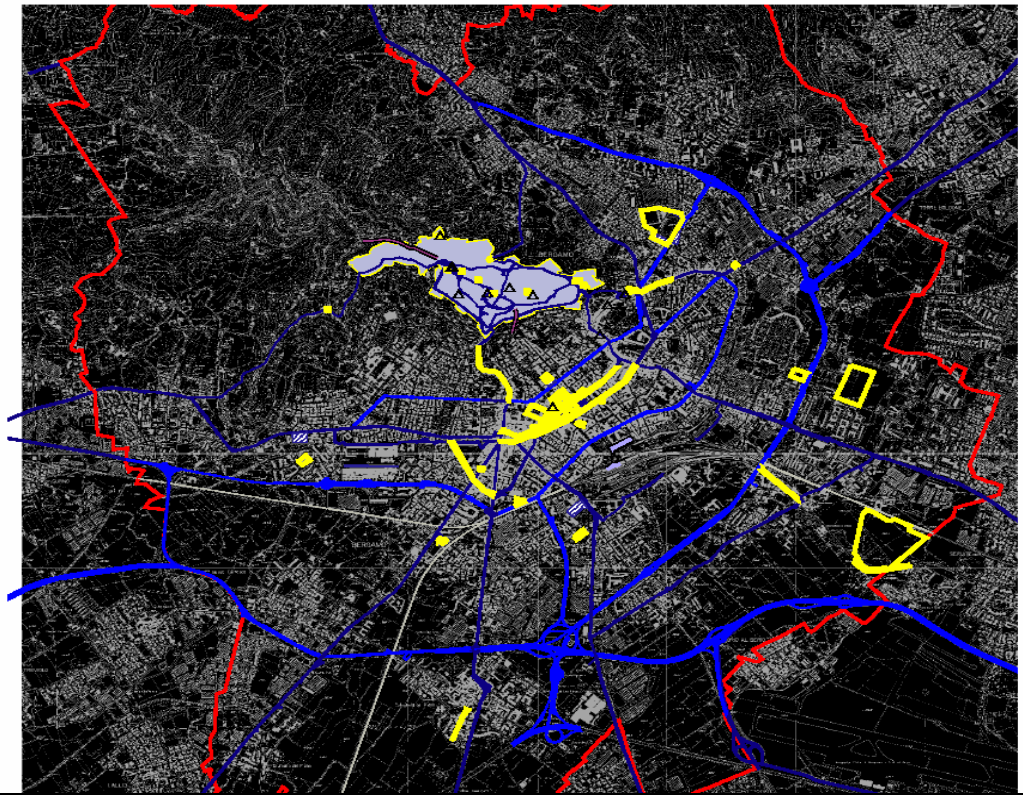
Grafico 11 - Calendario giornaliero della funicolare Città Alta – S. Virgilio



Fonte ATB

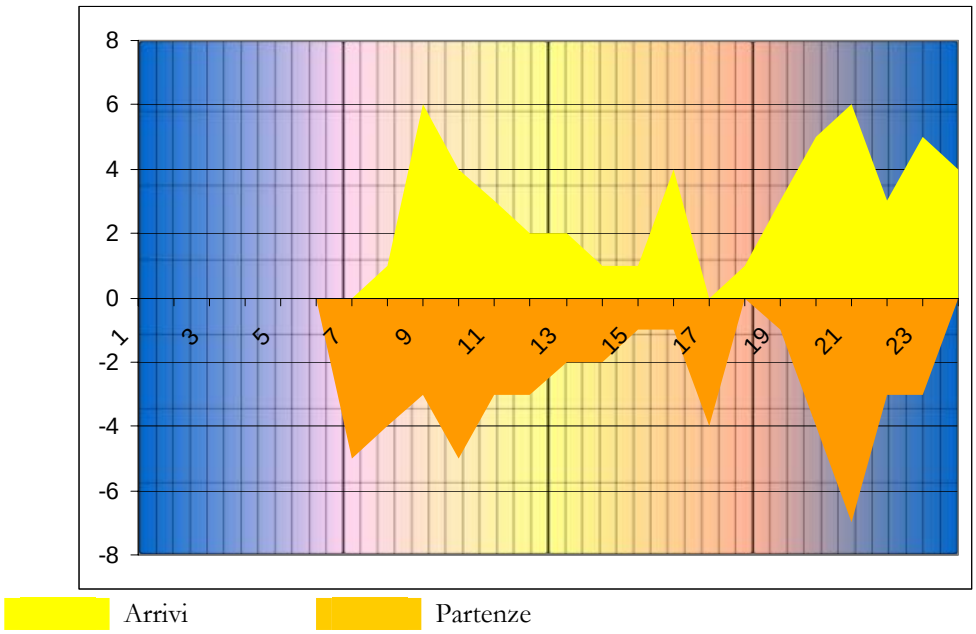
Grafico 12 - Carta cronografica delle manifestazioni culturali e fieristiche





Fonti: Comune di Bergamo, Teatro Donizetti, Accademia Carrara, Fiera di Bergamo, Calendario partite di calcio e hokey, Ospedale

Grafico 13 - Calendari voli Orio Al Serio
Tutti i voli da marzo ottobre, ora per ora



fonte sito Aeroporto internazionale Orio Al Serio: www.sacbo.it

5 - PRIMO ATLANTE DI RILIEVI STATISTICI PER COSTRUIRE INDICATORI DI QUALITÀ E DI MONITORAGGIO

Questo repertorio di dati è parte di un più mirato set di data base che saranno utili per la costruzione degli indicatori di qualità e dei monitoraggi. Il compito è affidata all'Ufficio Tempi.

Repertorio di dati sulla trasformazione economica

L'insieme delle variabili descrittive

Presentiamo di seguito un insieme di variabili descrittive utilizzate assieme ai dati cartografici e ai database georeferenziati, che sono descritti nelle schede esplicative della costruzione delle singole carte, per la costruzione del sistema cartografico e ai fini della descrizione del sistema urbano bergamasco. Si tratta di un primo parziale database, la costruzione del quale è affidata per il suo completamento all'Ufficio tempi della città con la missione di attuazione del Piano di indirizzo. Le variabili che vengono utilizzate in questo quadro interpretativo e di rilievo andranno accompagnate con un sistema di osservazione e rilevamento dedicato che sarà fatto dall'Ufficio tempi della città.

Le variabili presentate riguardano il sistema produttivo e le popolazioni del territorio di Bergamo e dei suoi territori contigui e non contigui, interpretati come parte del sistema urbano della città.

Struttura produttiva della Provincia di Bergamo e approfondimento sul comprensorio di Bergamo (definito dal PTCP) e sulla città di Bergamo

Per quanto riguarda la Provincia di Bergamo

Fonti: Rapporto sull'economia bergamasco nel 2005, CCIAA Bergamo; Istat 2001

Tessuto produttivo robusto capace di innovare e competere a livello internazionale come si desume da un'analisi dell'export.

Nel 2004 le esportazioni totali erano cresciute rispetto alla media del triennio 1992-94 di

circa 2,5 volte (1,9 Lombardia, 2 Italia), con il risultato che la quota di esportazione della provincia sulla regione e sull'intero paese arrivano al 12,2% (+20%) e del 3,4% (+8,5%). Essendo quella di Bergamo una economia sostanzialmente trasformatrice anche le importazioni sono cresciute in modo analogo. Limitandosi alle esportazioni manifatturiere, circa il 98% del totale, si osserva:

a) nel 2004 le esportazioni higt-tech (HT), in calo, sono il 2,9% del totale, meno di 1/3 di quel che sono in Lombardia e in Italia

b) le esportazioni medium-higt-tech (MH), in crescita, sono oltre il 53% del totale, livello significativamente superiore a quello della Lombardia e dell'Italia;

c) le esportazioni medium-low-tech (ML), sono stabili, e poco meno del 20%, in linea con Lombardia e Italia

d) le esportazioni low-tech (LT), in calo e poco meno di ¼, non dissimile dal dato lombardo e significativamente inferiore al dato nazionale.

Il livello medio del rapporto tra le esportazioni definitive e quelle totali è stato del 96,6%. Questo rapporto legge il fenomeno del traffico temporaneo1, manifestazione delle strategie di outsourcing e di frammentazione internazionale della produzione: quanto più il rapporto è inferiore a 100% tanto più il fenomeno è presente.

L'analisi per settore segnala che ben 15 settori produttivi sono al disotto della media, passando da un 96,1% degli strumenti ottici al 68,2% degli "altri articoli per stampa" fino a casi in cui il rapporto è del 27,6% (valvole e tubi elettrici) e del 16,7% (pellicce). Questo permette di affermare peraltro che il fenomeno non si limita più alla sua dimensione tradizionale, quella del traffico di perfezionamento passivo nel settore abbigliamento. Una quota rilevante e crescente delle esportazioni bergamasche è oggi associata alla partecipazione degli esportatori a catene di valore di dimensione globale in veste di fornitori di semilavorati, componenti e sistemi personalizzati, e dall'altro a una deverticalizzazione dei processi produttivi. In particolare è aumentata la delocalizzazione per ridurre il costo del lavoro, non solo per i settori a bassa tecnologia, ma anche a alta e media.

[1] Il traffico temporaneo si ha quando una merce esce da un paese per ricevere in un altro alcune fasi di lavorazione (il "perfezionamento") per poi essere rinviata al paese di provenienza. Perfezionamento attivo quando si ha una temporanea esportazione e successiva reimportazione, passivo nel viceversa.

→ Seconda provincia italiana (dopo Biella) per numero di occupati (49,8%)

→ Quinta per reddito generato dalle attività industriali

→ Prima per densità industriale con 221.000 addetti nel secondario, di cui circa ¼ nelle aziende artigiane (75.000 ad.)

→ Prima provincia italiana per numero di attività artigianali: il 41% del totale delle attività (circa 23.000 u.l.)

→ 14esima per numero di imprese (81.000), di cui il 62,7% nei settori dell'industria in senso stretto, del commercio e delle costruzioni (percentuale nettamente superiore alla media regionale e nazionale)

→ modesto il settore agricolo

→ modesto il settore turistico per scarso afflusso turistico (al 46esimo posto)

→ Tasso di natalità delle imprese positivo, determinato dalla crescita delle imprese cosiddette non classificate e in alcuni settori dei servizi: intermediazione finanziaria, servizi immobiliari, servizi alle imprese, istruzione. All'interno del settore servizi alle imprese, il tasso di natalità netto delle imprese è stato positivo per tutti i sottosettori – attività immobiliari, noleggio, informatica e attività connesse, attività professionali e imprenditoriali – tranne che per ricerca e sviluppo che ha visto una contrazione del numero di imprese. Il fenomeno è da inquadrarsi nel processo di passaggio di risorse dal settore industriale al terziario (nel settore manifatturiero non è stato registrato al 2005 nessun tasso di natalità positivo).

Settori produttivi

Settore portante: meccanico con il 40% degli occupati nell'industria

altri settori rilevanti: gomma-plastica, tessile-abbigliamento

Distretti industriali specializzati

- Lecchese nel meccanico
- Val Seriana per il tessile
- Val Cavallina per il tessile-abbigliamento

Esportazioni prodotti industriali sul totale della provincia

	2000	2001	2002	2003	2004	2005*
Tessile e abbigliamento	15,2	15,0	15,0	14,4	12,7	11,6
Chimici e fibre sintetiche e artificiali	12,4	11,6	13,4	13,8	14,5	14,5
Gomma e materie plastiche	7,1	6,9	6,4	7,0	7,2	7,3
Metalli e prodotti in metallo	10,4	11,3	10,4	10,0	11,3	13,2
Macchine e apparecchi meccanici	24,6	25,7	26,4	24,8	24,6	24,1
Apparecchi elettrici e di precisione	9,8	8,7	7,7	8,5	9,2	9,0
Mezzi di trasporto	8,0	8,1	8,6	8,9	9,1	9,8
Percentuale totale dei settori selezionati sul totale delle esportazione	*87,5*	*87,3*	*87,9*	*87,4*	*88,6*	*89,5*

I dati 2004 e 2005 sono provvisori
* 1° semestre
fonte Rapporto sull'economia bergamasca nel 2005, CCIAA Bergamo

Nonostante la forte presenza della piccola impresa, la provincia di Bergamo è caratterizzata da una maggior dimensione media delle imprese (cha hanno avuto performance produttive migliori della media) rispetto alla media nazionale:

Dimensione media delle imprese

	Provincia Bergamo	Italia
Industria	6,9 ad.	5,8 ad.
Manifatturiero	12,7 ad.	
Industria >50 ad.	1%	0,7%
Manifatturiero >50 add	4,1%	2,1%

Fonte Rapporto sull'economia bergamasca nel 2005, CCIAA Bergamo

Reti di relazioni economiche. Provincia di Bergamo
Rete identificata in base all'import-export

	Import (%)	Export (%)	Var 04-05 Import	Var 04-05 Export
Europa centro orientale	27	25	11,8	12,6
Altri paesi europei	13	14	12,0	8,3
Africa settentrionale	3	5	3,4	6,6
Altri paesi africani	2	3	14,0	46,2
America settentrionale	7	16	52,3	21,7
America centro meridionale	5	6	44,8	30,6
Medio oriente	4	9	4,9	6,1
Asia centrale	7	4	41,2	51,1
Asia orientale	30	15	59,0	14,7
Oceania e altri terr.	1	2	-6,8	4,7
TOTALE	100	100		

Fonte elaborazione su dati Istat

E' stata esclusa l'area dell'UE a 15 e quella dell'UE a 25 in quanto da sole assorbono rispettivamente circa il 36% delle importazioni e il 35% delle esportazioni e il 39% delle importazioni e il 39 % delle esportazioni, rendendo meno evidente la rete extraeuropea.

	Import (%)	Export (%)	Var 04-05 - Import	Var 04-05 - Export
Germania	38	28	21,4	16,2
Francia	19	21	7,9	13,4
Spagna	6	11	17,1	15,3
Regno Unito	5	9	-4,0	14,7
Svizzera	4	5	-6,6	15,4
Turchia	3	4	30,2	5,5
Polonia	3	3	-8,8	8,7
Romania	4	3	24,2	-0,7
Stati Uniti	4	10	22,1	23
India	3	1	82,9	44,5
Cina	11	4	54,2	14,5
TOTALE	100	100		

Fonte elaborazione su dati Istat

Occupazione e tipologia dei contratti di lavoro
Per quanto riguarda i tassi di attività nella Provincia e nel Comune l'Istat registra la situazione seguente:

	Tasso di attività			**Tasso di occupazione**			**Tasso di disoccupazione**		
	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot
Provincia di Bergamo	66,51	38,56	52,33	65,86	37,37	51,40	0,97	3,10	1,77
Comune di Bergamo	n.d	n.d.	n.d.	59,9	36,6	47,3	3,5	5,7	4,4
Lombardia	*64,27*	*41,30*	*52,39*	*62,66*	*39,05*	*50,44*	*2,51*	*5,47*	*3,72*
Italia	*61,45*	*36,38*	*48,45*	*56,94*	*31,66*	*43,83*	*7,34*	*12,97*	*9,53*

Fonte ISTAT, 2001

Per quanto riguarda i giovani da 15 a 24 anni la situazione nel Comune è la seguente:

	Tasso di disoccupazione giovanile
Maschi	12,33
Femmine	16,99
Totale	14,49

Fonte ISTAT 2001

Per il 2005 (da previsioni rilevazione Excelsior – Unioncamere, Ministero del lavoro), le previsioni di occupazione nella provincia sono di saldo positivo nuovi assunti / uscite di circa 2000 unità, per la maggior parte nel commercio e nei servizi (trasporti, credito e servizi alle imprese), di cui il 50% con contratto a tempo indeterminato, il 30% a tempo determinato, 14% apprendisti, 6% altri tipi di contratto. Per la maggior parte operai e addetti agli impianti industriali, anche non qualificati, figure esecutive e amministrativo-gestionale, addetti al commercio.

Per quanto riguarda il Comprensorio di Bergamo e la città di Bergamo
Fonte Provincia di Piacenza, PTCP 2004

Elevata presenza di insediamenti produttivi e di servizi (9 milioni di mq circa di cui circa il 17% nella città di BG).

Nel secondario: 51.298 ad (37,2% sul totale addetti del comprensorio) di cui circa 9.400 ad in Bergamo (circa 18%).

A Bergamo, il numero di addetti ha registrato nel periodo '91-'01 una diminuzione di circa il 25%, mentre nei comuni della cintura il numero di addetti nel secondario è aumentato (circa 10.000 unità) nello stesso periodo con un incremento pari al 31,85%.

A Bergamo, il numero di addetti per unità locale è diminuito dal '91 al '01 attestandosi a 5,37 add/u.l. contro l'8,15 della media dei comuni della cintura (diminuito comunque dal '91 passando da 12,20 add/ul).

Addetti secondario

	1991	2001	Var %
Città di Bergamo	12.618	9.404	-25,47%
Comuni della cintura	31.773	41.894	31,85%

Fonte ISTAT

Nel terziario

Nel decennio '91-2001 si è avuta nel comprensorio di Bergamo una forte crescita di addetti al terziario passando da 52.181 ad a 86.595 con un incremento pari al 65,95%.

Il rapporto tra la città di Bergamo e la cintura dei comuni con i quali viene a costituirsi per il PTCP il Comprensorio di Bergamo è descritto dalle tabelle seguenti, l'anali delle quali permette di evidenziare la forte tendenza alla terziarizzazione della città, che trasforma il suo carattere industriale, ma anche lo sviluppo del terziario nella cintura, pur mantenendo questa una forte vocazione industriale:

Addetti terziario

	1991	2001	Var %
Città di Bergamo	32.441	46.513	43,38%
Comuni della cintura	19.740	40.082	103,05%

Fonte ISTAT

Relativamente al **censimento del 2001** si ha:

Città di Bergamo	addetti	% sul totale addetti
Secondario	*9.404*	*16,82%*
Commercio	10.062	18,00%
altri servizi	23.277	41,63%
enti pubblici	13.174	23,56%
Totale addetti terziario	46.513	83,18%

Fonte ISTAT 2001

Città di Bergamo	1991	2001
% ad. Terziario su pop residente	28,22%	42,02%
% ad. Secondario su pop residente	10,98%	8,5%

Fonte ISTAT 2001

Comuni della cintura di Bergamo	Addetti	% sul totale addetti
Secondario	*41.894*	*51,10%*
Commercio	15.728	19,19%
altri servizi	16.003	19,52%
enti pubblici	8.351	10,19%
Totale addetti terziario	40.082	48,89%

Fonte ISTAT 2001

Comuni della cintura di Bergamo	1991	2001
% ad. Terziario su pop residente	11,19%	20,78%
% ad. Secondario su pop residente	18,01%	21,72%

Fonte ISTAT 2001

Orari di lavoro prevalenti
Tratto da: F. Zajczyk e al., "Caratteri spazio-temporali della Città di Bergamo", allegato alla Deliberazione CC n. n. 79Reg/E24047 PG del 26/04/1999 del Comune di Bergamo.
Aggiornamento dati da fonte ISTAT 2001

Prevale un orario di lavoro tradizionale:

65% delle imprese adotta un orario spezzato

28% un orario continuo

2% adotta il part-time

5% ha introdotto un orario flessibile

Lavorare in fasce orarie pregiate è più una scelta che una costrizione: più alta è la classe di collocazione sociale, più si lavora oltre le 18:00, il Sabato e la Domenica.

		Imprenditori/liberi professionisti	Lavoratori in proprio	Altro	Totale
AGRICOLTURA	**Maschi**	**30**	**103**	**222**	**355**
	Femmine	**12**	**35**	**124**	**171**
INDUSTRIA	**Maschi**	**1.135**	**1.104**	**7.970**	**10.209**
	Femmine	**219**	**172**	**2.687**	**3.078**
ALTRE ATTIVITA	**Maschi**	**2.977**	**2.588**	**11.222**	**16.787**
	Femmine	**1.265**	**1.239**	**13.838**	**16.342**
TOTALE	**Valori assoluti**	**5.638**	**5.241**	**36.063**	**46.942**
	% sul totale	**12%**	**11%**	**77%**	

Fonte ISTAT 2001

	Tasso[2] disoccupazione giovanile	**Tasso disoccupazione**	**Tasso occupazione**
Maschi	**12,33**	**3,48**	**59,90**
Femmine	**16,99**	**5,66**	**36,57**
Totale	**14,49**	**4,40**	**47,30**

Fonte ISTAT 2001

[2] *Tasso di disoccupazione giovanile:* rapporto percentuale classe di età 15-24 anni in cerca di occupazione e forze di lavoro della stessa classe di età
Tasso di occupazione: rapporto percentuale popolazione di 15 anni e più occupata e totale della popolazione della stessa classe di età.
Tasso di disoccupazione: rapporto percentuale popolazione di 15 anni e più in cerca di occupazione e forze di lavoro della stessa classe di età.

Popolazione Residente

Comprensorio di Bergamo (Ambito 15 – PTCP) **e la città di Bergamo**

Popolazione residente nel Comprensorio di Bergamo - Ambito PTCP n.15 al 2001: 303.616 ab (fonte Istat).

Alle tre scadenze censuarie del '71-'91-2001 si è verificata una variazione della distribuzione della popolazione residente evidenziata dal rapporto anagrafico tra la città di Bergamo e la sua cintura:

	1971	**1991**	**2001**	**Variazione '91-2001**
Città di Bergamo	128.096 ab	114.936 ab	112.864 ab	-1,80%
Cintura	135.868 ab	176.417 ab	192.925 ab	9,36%
Rapporto Cintura/Città di Bergamo	106,06%	153,49%	170,94%	

Fonte ISTAT

Rispetto al censimento 2001, la situazione della popolazione residente è cambiato, avendo avuto un incremento rispetto al 2001 del 3,2% passando a 116.510 ab (fonte Istat, 2004)

"Per quanto concerne la struttura demografica, dalla distribuzione per età della popolazione emergono a Bergamo tre macrofenomeni (comuni per altro a molta altre città italiane ed europee):

La numerosità della popolazione anziana. La percentuale degli ultra sessantacinquenni è passata dal 15% del 1994 ai 21% del 1998;

L'incidenza delle classi del boom demografico (1961-1967) per quanto concerne la formazione di nuovi nuclei familiari;

Un incremento nei numero delle nascite dopo vent'anni di bassi livelli di fecondità. Il tasso di natalità è passato dallo 0,64 dei 1986 allo 0.82 del 1997, un incremento destinato ancora ad aumentare ma che, tra qualche anno, finita l'influenza del comportamento delle classi del boom demografico registrerà presumibilmente un calo notevole.

>65 anni	10.62%
>85 anni	2.98%
n. medio di componenti per famiglia	2.26
n. anziani per bambino (0-6)	4.39
indice di vecchiaia[3]	182.12

Fonte ISTAT 2001

A livello familiare i mutamenti più consistenti si hanno nella composizione: il numero di famiglie nel periodo '91-2001 aumenta del 6,3%, ma con un minor numero di componenti: 2,33 componenti per famiglia contro una media nei comuni della cintura pari a 2,65 componenti/fam. Peraltro è aumentata l'incidenza percentuale di alcuni tipi di famiglia.

Tot. famiglie	1 componente	2 c	3 c	4 c	5 c	6 e più c
48.870	16.592	14.124	9.459	6.857	1.538	300

Fonte ISTAT, 2001

Uno dei dati più rilevanti, in particolare, riguarda le famiglie formate da un solo componente che sono passate dal 18% nel 1971 al 28% del 1991, fino ad arrivare nel 1997 al 34,5% (con una punta del 42% nella circoscrizione 1 del centro urbano).

Tale fenomeno, su cui incidono l'aumento della durata della vita (in particolare la longevità femminile, 87% delle persone vedove sono donne) e il venir meno della coabitazione tra le diverse generazioni, muta la domanda di servizi.

Dal punto di vista demografico va sottolineato non solo il generale invecchiamento della società, ma in particolare l'aumento della popolazione superiore agli 80 anni (nel 1998, rispetto al 1994, gli ultra ottantacinquenni sono aumentati del 26,5% e gli ultra novantenni del 34%) e che il 33% delle persone anziane vive da solo. Peraltro il 34% della popolazione del Comune è pensionata.

Un altro aspetto interessante è che il 55% delle persone anziane è compreso tra 65 e 75 anni e gode di salute ed energie tali da esprimere sempre più interessi sia a livello personale (alla Terza Università il 44% degli iscritti supera i 60 anni, 12% i 70, e le donne costituiscono 85% del totale) sia in campo sociale (crescita del volontariato).

Per quanto riguarda la presenza di stranieri, si rilevano 124 gruppi stranieri presenti a

[3] Indice di vecchiaia: è il rapporto percentuale avente a numeratore la popolazione di 65 anni e più e a denominatore quella di 0-14 anni.

Bergamo, per un totale di quasi 10.000 persone, pari all'8,32% della popolazione della città (dato 2004). L'incidenza della popolazione locale ha raggiunto nella prima Circoscrizione il 10% del totale ed in altre due circoscrizioni è vicina a questo dato. La componente femminile negli ultimi due anni ha quasi pareggiato quella maschile, prevalente negli anni precedenti, mentre le fasce d'età si stanno allargando: incrementano i nuovi nati e si presentano i primi ultrasessantacinquenni. Gli stranieri erano solo il 5,1% nel 2002: il forte incremento è dovuto - più che a effettivi arrivi, che pur ci sono stati - alla regolarizzazione dovuta alla legge 189/2002. Le nazionalità maggiormente rappresentate sono quelle provenienti dall'Africa, con complessivamente oltre tremila unità: segue l'America Latina, al cui interno la Bolivia è la nazionalità più presente a Bergamo con 1263 unità, seguita dal Marocco (1085) e dall 'Albania (826)."

Fonte: Comune di Bergamo, relazione alla domanda finanziamento bando Regione Lombardia lr 28/2004, giugno 2005

Pendolari

Fonte Istat 2001

La città di Bergamo, quotidianamente nei giorni feriali, assiste a uno scambio di popolazione in modo quasi sincronico: da una parte cittadini residenti in Bergamo che escono per motivi di studio e di lavoro, dall'altra cittadini provenienti da altri comuni, dall'area provinciale, ma non solo, che entrano per gli stessi motivi. L'entità complessiva del flusso è notevole: 59.000 pendolari in entrata e 19.000 pendolari in uscita (con un saldo positivo in entrata di circa 40.200 unità)

La mobilità avviene prevalentemente con l'auto privata. Sommando i flussi in entrata con quelli in uscita, ma anche gli spostamenti interni per motivi di studio e lavoro, nella considerazione del sincronismo dei flussi e quindi della loro contemporanea presenza sulla strada, abbiamo circa 49.000 vetture in circolazione dalle 7 alle 9.

Il confronto con il dato relativo alla mobilità come passeggero rilevata, prevalentemente per gli studenti (circa 8.000 unità), permette di ipotizzare il possibile circuito di accompagnamento del figlio a scuola da parte del genitore che si reca al lavoro. Sulle strade il flusso veicolare prodotto per motivi di studio e lavoro si somma al flusso prodotto dal movimento in moto (circa 10.400) e circa 13.200 persone in biciclette o a piedi.

L'analisi del tempo impiegato negli spostamenti per i cittadini di Bergamo che si muovono in Bergamo al mattino per ragioni di studio e di lavoro indica l'ordine dei 15 minuti (68,5%), ma il 23,5% impiega fino a 30 minuti.

Pendolari in entrata e in uscita e mobilità residenti di Bergamo per motivi di studio e lavoro.

Pendolari in entrata	**Per studio**	**Per lavoro**	**tot**
Maschi	9.567	19.727	
Femmine	13.157	16.582	
Totale	22.724	36.309	59.033
Pendolari in uscita			
Maschi	1.464	10.642	
Femmine	1.121	5.541	
Totale	2.585	16.183	18.768
Spostamenti interni dei residenti di Bergamo per motivi di studio e lavoro (BG-BG)			
Maschi	7.605	11.984	
Femmine	7.876	11.334	
Totale	15.481	23.318	38.799

Pend in entrata - Pend in uscita	**Per studio**	**Per lavoro**
Totale	**20.139**	**21.126**

	Entrate			**Uscite**			**Flussi interni**		
Tipo di mezzo utilizzato negli spostamenti	S	L	S+L	S	L	S+L	S	L	S+L
Non si sa	486	1709	2195	143	646	789	385	1090	1475
treno	2735	1126	3861	1001	811	1812			0
tram	81	49	130	4	8	12	85	62	147
metropolitana		26	26	1	3	4			0
autobus urbano, filobus	3686	1463	5149	91	317	408	2546	2415	4961
corriera, autobus extra-urbano	7850	2278	10128	175	487	662	36	56	92
autobus aziendale o scolastico	593	277	870	30	102	132	258	43	301
auto privata (come conducente)	2162	24012	26174	673	11882	12555	521	9822	10343
auto privata (come passeggero)	3399	1500	4899	286	478	764	4277	729	5006
motocicletta,ciclomotore,scooter	1608	3408	5016	134	1203	1337	1217	2871	4088
bicicletta, a piedi, altro mezzo	124	461	585	44	233	277	6156	6230	12386
Totale complessivo	***22724***	***36309***	***59033***	***18066***	***39501***	***18752***	***15481***	***23318***	***38799***

Tipo di mezzo utilizzato negli spostamenti	Totale dei flussi cumulati: flussi in entrata, in uscita e BG su BG		
	Tot	Studenti	Lavoratori
Non si sa	4459	1014	3445
Treno	5673	3736	1937
Tram	289	170	119
metropolitana	30	1	29
autobus urbano, filobus	10518	6323	4195
corriera, autobus extra-urbano	10882	8061	2821
autobus aziendale o scolastico	1303	881	422
auto privata (come conducente)	49072	3356	45716
auto privata (come passeggero)	10669	7962	2707
motocicletta,ciclomotore,scooter	10441	2959	7482
bicicletta, a piedi, altro mezzo	13248	6324	6924

	Spostamenti interni (BG-BG)	
Mezzo utilizzato per la mobilità	Studio	Lav.
Non si sa	2,49	4,67
Treno	0,00	0,00
Tram	0,55	0,27
Metropolitana	0,00	0,00
autobus urbano, filobus	16,45	10,36
corriera, autobus extra-urbano	0,23	0,24
autobus aziendale o scolastico	1,67	0,18
auto privata (come conducente)	3,37	42,12
auto privata (come passeggero)	27,63	3,13
motocicletta,ciclomotore,scooter	7,86	12,31
bicicletta, a piedi, altro mezzo	39,76	26,72
Totale	100,00	100,00

	Pend. in entrata	
Mezzo utilizzato per la mobilità	**Studio**	**Lav.**
Non si sa	2,14	4,71
Treno	12,04	3,10
Tram	0,36	0,13
Metropolitana	0,00	0,07
autobus urbano, filobus	16,22	4,03
corriera, autobus extra-urbano	34,54	6,27
autobus aziendale o scolastico	2,61	0,76
auto privata (come conducente)	9,51	66,13
auto privata (come passeggero)	14,96	4,13
motocicletta,ciclomotore,scooter	7,08	9,39
bicicletta, a piedi, altro mezzo	0,55	1,27
Totale	100,00	100,00

Orario di uscita	**Mobilità residenti per studio**	**%**	**Orario di uscita**	**Mobilità residenti per lavoro**	**%**
	385	2,49		1090	4,67
prima delle 7,15	2323	15,01	**prima delle 7,15**	7696	33,00
dalle 7,15 alle 8,14	6739	43,53	**dalle 7,15 alle 8,14**	9873	42,34
dalle 8,15 alle 9,14	5434	35,10	**dalle 8,15 alle 9,14**	4363	18,71
dopo le 9,15	600	3,88	**dopo le 9,15**	296	1,27

Tempo impiegato	**Mobilità residenti per studio e lavoro**	**%**
	1475	3,80
fino a 15 minuti	26577	68,50
da 16 a 30 minuti	9135	23,54
da 31 a 60 minuti	1455	3,75
oltre 60 minuti	157	0,40

Orario di uscita	Flussi entrata per studio	%	Orario di uscita	Flussi entrata per lavoro	%
	486	2,14		1709	4,71
prima delle 7,15	4516	19,87	prima delle 7,15	12485	34,39
dalle 7,15 alle 8,14	10081	44,36	dalle 7,15 alle 8,14	15141	41,70
dalle 8,15 alle 9,14	6925	30,47	dalle 8,15 alle 9,14	6539	18,01
dopo le 9,15	716	3,15	dopo le 9,15	435	1,20

Studenti scuole superiori e Università

I dati sugli studenti delle scuole superiori sono aggiornati all'anno scolastico 2005-2006, mantenendo la divisione di studenti residenti e studenti provenienti dall'esterno del comune per quelli iscritti alle scuole statali, mentre il dato è complessivo per quelli iscritti alle scuole private (peraltro in difetto per la mancanza di dati da 3 istituti).

2005-2006	**Residenti**	**Non Residenti**	**Totali**
Istituti superiori statali	3.724	12.405	16.129
Istituti superiori privati			2.077*
Totale studenti superiori			18.206

Fonte Piano dei Servizi Comune di Bergamo
** dato parziale*

I dati per un'analisi dell'orario giornaliero sono da reperire presso ciascuna scuola. Inoltre il calendario necessita di essere monitorato in quanto da anno in anno può subire delle sostanziali modifiche.

Con intervista telefonica agli Istituti superiori statali sono state ricostruite le seguenti informazioni:

a) Il calendario annuale delle lezioni per tutti gli istituti secondari va da circa metà settembre a circa metà giugno, mentre per i docenti è anticipato al 1° settembre e termina alla fine del mese di giugno. Giugno e luglio vedono impegnati solo i diplomandi

b) il calendario settimanale è sostanzialmente analogo per tutte le scuole, prevedendo al sabato lezioni solo al mattino (con termine delle lezioni dalle 12,30 - 13,35)

c) per quanto riguarda l'orario giornaliero:

- ✓ al mattino tutti gli istituti iniziano le attività verso nell'arco di tempo dalle 8,00 alle 8,10
- ✓ per il termine delle lezioni la situazione è più articolata, variando da istituto a istituto e in ragione dei corsi attivati: ad esempio gli Istituti Tecnici Commerciali hanno attività mattutina con termine delle lezioni dalle 13,10; i Licei terminano le lezioni dalle 13,00 alle 13,20, per alcuni corsi alle 13,50; gli Istituti Tecnici Industriali, hanno rientri pomeridiani per 4 pomeriggi (escluso il martedì) con orario 13,40-17,20
- ✓ alcune scuole hanno attivato corsi serali, di scarso impatto circa la mobilità complessiva nella città, trattandosi di corsi con un numero scarno di allievi.

Studenti universitari

A Bergamo la maggioranza degli studenti universitari è non residente.

a.a. 2005-2006	Femmine	Maschi	tot
Studenti universitari **residenti** a Bergamo	939	789	1728
Studenti universitari **non residenti** a Bergamo	7808	4713	12521

FONTE: Università degli Studi di Bergamo

Calendario universitario per sedi universitarie

Facoltà	**Sede**	**Orari**	**Calendario annuale delle lezioni**
Lingue e Llettere	Piazza Vecchia, 8	Lu-Ve 7:30-20:30; Sa 7:30- 13:30	Lingue 3/10/2006 – 22/12/2006 13/02/2007 – 13/05/2007 Lettere e filosofia 3/10/2006 – 22/12/2006 13/02/2007 – 13/05/2007
	Via Tassis, 2 - Seminarino	Lu-Ve 7:30-20:30; Sa 7:30- 13:30	
	S. Agostino - edificio ex-Casermette	Lu-Ve 7:30-20:30; Sa 7:30- 13:30	
	S. Agostino - edificio Chiostro Grande	Lu-Ve 7:30-20:30; Sa 7:30- 13:30	
	Via Salvecchio, 19	Lu-Ve 7:30-20:30; Sa 7:30- 13:30	
	Via San Tomaso, 13	Lu-Ve 9:00-18:00	
	Piazza Rosate, 2	Lu-Ve 7:30-20:30; Sa 7:30- 13:30	
Giurisprudenza	Via dei Caniana 2	Lu-Ve 7:30-20:30; Sa 7:30- 13:30	25/09/2006 – 22/12/2006 5/02/2007 – 31/05/2007
Economia	Via dei Caniana 2	Lu-Ve 7:30-20:30; Sa 7:30- 13:30	25/09/2006 – 20/01/2007 5/02/2006 – 9/06/2007

FONTE: Università degli Studi di Bergamo

Irrilevante il dato relativo all'offerta di alloggio per studenti fuori sede da parte del servizio ISU: 71 posti dislocati su tre differenti sedi – fonte Isu a fronte di circa 12.500 studenti universitari non residenti.

Per rilevare la residenza temporanea a Bergamo di studenti universitari fuori sede

l'Ufficio tempi può approfondire l'analisi circa gli alloggi definiti dall'Istat: alloggi non occupati, rispetto al quale l'Istat fornisce il dato complessivo:

Abitazioni totali	**occupate**	**non occupate**	**Non occupate/ totale**	**Non occupate media nazionale**
53895	48803	5492	10,19%	21%

Fonte ISTAT 2001

Turismo

Lo studio della sezione Statistica della Regione Lombardia, circa i visitatori delle città d'arte, stima in circa 360.000 le presenze in Bergamo nel 2004 (Fonte: Notizie Statistiche, numero 7- settembre 2005, Regione Lombardia).

I dati di fonte Istat presentano per Bergamo il seguente quadro:

Arrivi e presenze, italiani e stranieri nel complesso degli esercizi ricettivi in Bergamo. Anno 2001

Italiani		**Stranieri**		**Totale**		**Giornate medie di presenza**		
Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Italiani	Stranieri	Totale
71.110	183.173	69.362	135.354	140.502	318.518	2.6	2.0	2.3

Fonte ISTAT 2001

Oltre al rilevamento effettuato presso le strutture ricettive, per stimare le presenze turistiche, oltre il giorno di presenza, è necessario che l'Ufficio tempi svolga un'anali sulla disponibilità di abitazioni temporanee. Quale esempio circa la relazione tra dati rilevati presso le strutture ricettive e il rilievo fatto relativamente all'uso di appartamenti in affitto, si riporta il seguente stralcio circa la Provincia di Bergamo in uno studio Mercuri Srl – Confturismo – RESCASA - FIMAA: "Nella sostanza i grandi poli di attrazione del turismo confermano le loro performance anche tenendo conto delle presenze turistiche non rilevate presso le strutture ricettive. Il discorso cambia per tanti centri apparentemente minori la cui attrattività turistica risulta palesemente nascosta dai valori forniti dalle stime ufficiali. È il caso della provincia di Bergamo che con 10.366.835 presenze non rilevate raggiunge quota 11.724.448 comprendendo le presenze rilevate presso le strutture ricettive (dati 2003), passando dalla cinquantottesima alla trentacinquesima posizione." (Emilio Becheri e al., Il turismo italiano negli appartamenti, primo rapporto 2005, Mercury Srl).

I grandi eventi che negli anni passati hanno interessato Bergamo sono indicatori dell'entità di popolazione attratta con un calendario evenemenziale. Quale esempio vengono riportati alcuni dati circa eventi degli scorsi anni.

Eventi	Periodo	Pubblico
Lorenzo Lotto. Il genio inquieto del Rinascimento	aprile-luglio '98	155.896
Caravaggio. La luce nella pittura lombarda	aprileluglio 2000	175.462 visitatori
Bergamo. L'altra Venezia. Il Rinascimento negli anni di Lorenzo Lotto	aprile-luglio 2001	26.299 visitatori
Notte dei Musei. Musei di notte (apertura serale dei musei della città)	23 giugno-15 settembre 2001	18.000
La collezione Rau. Da Beato Angelico a Renoir a Moranti. Sei secolo di grande pittura europea	gennaio-maggio 2002,	150.444 visitatori
il Festival *"Bergamo Film Meeting"*	presenze per 9 giornate di programmazione	19.000

http://www.lombardiacultura.it/pdf/TTC_BergamoAllegato.pdf

Repertorio di dati sulla trasformazione sociale

IL COMUNE DI BERGAMO: n. abitanti = 117.887 superficie territoriale = 39.60 kmq[4]

Bergamo è al centro di una vasta area metropolitana nella città diffusa dove un uso allargato del territorio è motivo di spostamenti rapidi e frequenti al suo interno.
Nel corso del tempo la città si è costruita rispondendo alla varietà e articolazione del territorio bergamasco con differenti caratteristiche insediative che hanno dato luogo a quattro differenti città: la Città Alta sui colli, la Città Bassa in pianura, la Città Pedemontana, e la Città delle Valli lungo i corsi d'acqua.
Nelle contrapposizioni alto/basso e interno/esterno si strutturano i rapporti gerarchici dell'assetto del territorio: in alto il centro simbolico, religioso e culturale; in basso il centro mondano, culturale, amministrativo, direzionale, scolastico e produttivo; all'interno case, opifici e istituzioni; all'esterno le grandi attrezzature (ospedale, carcere, cimitero, mercato).
Bergamo sta divenendo sempre più una città terziaria, dominata dalle attività commerciali, amministrative e direzionali; sempre meno una città industriale ed artigianale; secondo la quale questa trasformazione sta modificando in modo radicale i rapporti tra popolazione e territorio, creando una serie di occasioni e di possibilità, ma mettendo anche a dura prova il funzionamento di alcuni fondamentali sistemi di attrezzature e infrastrutture, alcuni fondamentali sistemi di relazioni sociali e lo stesso equilibrio ambientale del più vasto territorio nel quale Bergamo è situata.
Alcuni centri commerciali sono insediati nel territorio comunale ai margini dei quartieri periferici, ma principalmente si tratta di grandi mall nei comuni limitrofi. La corona dei centri commerciali attorno alla città ne ridisegna la morfologia d'uso, spostando l'attrazione del centro storico verso la corona di soglia tra città interna e area metropolitana.

[4] Dati ISTAT – censimento 2001.

L'attrattività commerciale del centro cittadino, un tempo interessante sia per quartieri periferici che per i borghi del comune di Bergamo e i comuni della provincia, è messa in crisi dall'offerta commerciale dei numerosi centri commerciali, maggiormente competitivi sia dal punto di vista delle politiche sui prezzi dei prodotti commercializzati, che degli orari dei punti vendita e dell'accessibilità degli automezzi e dei parcheggi.
Dei negozi tradizionali risulta gradita la possibilità della consegna a domicilio e la possibilità di ottenere consigli sugli acquisti. Il 60% della popolazione che sceglie di compiere i propri acquisti presso i negozi tradizionali si rivolge al commercio prossimo di quartiere.
Attualmente il Centro Piacentiniano della città di Bergamo, luogo deputato tra i due centri cittadini (Bergamo alta e Bergamo bassa) al commercio e alle attività del terziario, è interessato da un preoccupante fenomeno di degrado fisico e sociale, le vie storiche dello shopping stanno perdendo al loro attrattività e i bacini d'utenza si stanno contraendo.
Le popolazioni provenienti dalla provincia, ma anche quelle residenti nel comune, trovano nei grandi centri commerciali sia un'offerta più competitiva sia la maggiore estensione degli orari di apertura in orario serale e la domenica.
La contrazione della domanda ha determinato una crisi del ruolo di attrattore commerciale del centro piacentiniano: alcuni negozi hanno chiuso e il livello qualitativo dell'offerta dei punti vendita si è abbassato. Durante alcuni periodi e fasce orarie il centro non è frequentato ed in particolare la sera la desertificazione di questa parte di città pone il problema della sicurezza.
La città di Bergamo è altresì caratterizzata, oltre che da un grande patrimonio storico urbano (Città Alta e Borghi Storici) anche da beni storico-culturali ed iniziative che oggi giocano un ruolo di promozione economica e di occupazione. In questa fase storica di declino delle attività industriali classiche (in particolare metalmeccaniche) e di crescita delle attività postindustriali di servizio e del terziario avanzato, le iniziative culturali sono spesso legate alla mobilità.
Il rilancio dei cicli culturali tipici della città, come le stagioni del Teatro Donizetti e le rassegne cinematografiche e musicali, possono costituire una risorsa per rivitalizzare il centro e le periferie.
Città Alta è la cittadella della vita notturna e sociale della città, contrariamente al centro piacentiniano che è un polo di attrazione per servizi, centri amministrativi, centri culturali, e vive di una vita diurna legata all'apertura dei servizi.
È da notare che analogamente al fenomeno dei centri commerciali, anche per quanto riguarda il divertimento notturno nella periferia di Bergamo, ma soprattutto nei comuni limitrofi, vi sono numerose grandi discoteche frequentate anche dai giovani bergamaschi, che per divertimenti più pacati scelgono invece i locali cittadini di Bergamo Alta.

DINAMICHE DEMOGRAFICHE

Uno dei più evidenti elementi che caratterizzano Bergamo è la "fortissima e radicata tradizione della famiglia"[5] ed il modello di famiglia prevalente è ancora quello fondato sul matrimonio che genera i figli quasi esclusivamente al suo Interno. La convivenza non è una modalità di vita in comune alternativa e costituisce nella maggior parte dei casi una fase di transizione che si risolve nel matrimonio, che continua a rimanere un rito di passaggio fondamentale.

numero di nuclei familiari 31.216
numero di famiglie 48.870

[5] "Persistenze e mutamenti delle famiglie a Bergamo: aspetti socio demografici" – Bruno Vedovati – Ricerca sulla famiglia, novembre 1997, Comune di Bergamo

percentuale di coppie non coniugate: 5,46[6]

Per quanto concerne la struttura demografica, dalla distribuzione per età della popolazione emergono a Bergamo tre macrofenomeni (comuni per altro a molta altre città italiane ed europee):

- La numerosità della popolazione anziana. La percentuale degli ultra sessantacinquenni è passata dal 15% del 1994 ai 21% del 1998;
- L'incidenza delle classi del boom demografico (1961-1967) per quanto concerne la formazione di nuovi nuclei familiari;
- Un incremento nei numero delle nascite dopo vent'anni di bassi livelli di fecondità. Il tasso di natalità è passato dallo 0,64 dei 1986 allo 0.82 del 1997, un incremento destinato ancora ad aumentare ma che, tra qualche anno, finita l'influenza del comportamento delle classi del boom demografico registrerà presumibilmente un calo notevole.

Percentuale di ultra settantacinquenni = 10.62
Percentuale degli ultra ottantacinquenni = 2.98
n. medio di componenti la famiglia = 2.26
n. anziani per bambino = 4.39
indice di vecchiaia[7]: 182.12[8]

A livello familiare i mutamenti più consistenti si hanno nella composizione: da un lato è aumentato il numero delle famiglie a fronte di una diminuzione della loro ampiezza, dall'altro è aumentata l'incidenza percentuale di alcuni tipi di famiglia.

Famiglie a un solo componente = 16.592;
2 c. = 14.124;
3 c. = 9.459;
4 c = 6.857;
5 c. = 1.538;
più di 6 c. = 300
Totale famiglie : 48.870[9]

Uno dei dati più rilevanti, in particolare, riguarda le famiglie formate da un solo componente che sono passate dal 18% nel 1971 al 28% del 1991, fino ad arrivare nel 1997 al 34,5% (con una punta del 42% nella circoscrizione 1 del centro urbano).
Tale fenomeno, su cui incidono l'aumento della durata della vita (in particolare la longevità femminile, 87% delle persone vedove sono donne) e il venir meno della coabitazione tra le diverse generazioni, muta radicalmente la domanda di servizi (e non solo di servizi) sia nei confronti dello Stato che verso il mercato.

Percentuale di donne tra la popolazione di 75 anni e più = 68.97

---

[6] Dati ISTAT – Censimento 2001.
[7] Indice di vecchiaia: è il rapporto percentuale avente a numeratore la popolazione di 65 anni e più e a denominatore quella di 0-14 anni.
[8] Dati ISTAT – Censimento 2001.
[9] Idem.

Percentuale di donne tra la popolazione di 85 anni e più = 76.22[10]

L'incremento del tasso di natalità evidentemente non è tale da bilanciare la velocità con cui cresce il numero di anziani: a Bergamo il 50% dei residenti è costituito da pensionati e alcuni indici statistici mostrano che la popolazione sta invecchiando tanto rapidamente da poter affermare che gli anziani sono oggi - e Io diventeranno sempre più in futuro - una categoria destinata a giocare un ruolo fondamentale nella realtà di Bergamo.
Dal punto di vista demografico va sottolineato non solo il generale invecchiamento della società, ma in particolare l'aumento della popolazione superiore agli 80 anni (nel 1998, rispetto al 1994, gli ultra ottantacinquenni sono aumentati deI 26,5% e gli ultra novantenni del 34%) e che il 33% delle persone anziane vive da solo.
Il problema della solitudine, sia oggettiva che psicologica, e l'inattività sono causa di un disagio esistenziale tale da incidere sulle condizioni di salute ed essere causa del peggioramento della qualità della vita, anche là dove non vi sono problemi di ordine economico.
Un altro aspetto interessante è che il 55% delle persone anziane è compreso tra 65 e 75 anni e gode di salute ed energie tali da esprimere sempre più interessi sia a livello personale (alla Terza Università il 44% degli iscritti supera i 60 anni, 12% i 70, e le donne costituiscono 85% deI totale) sia in campo sociale (crescita del volontariato).
L'aumento e la continua trasformazione di questa fascia della popolazione incide e modifica profondamente le potenzialità del convivere quotidiano: creare maggiori opportunità di dialogo e scambio tra le generazioni è un arricchimento di progettualità e significato esistenziale per tutti e non solo una valorizzazione di chi si trova nella fase finale dell'esistenza.
A questo proposito vale la pena di citare alcune indicazioni di fondo relative alla qualità della vita in città espresse in un documento del '98 dei Direttivi delle Leghe del Sindacato Pensionati Italiani (SPI) di Bergamo:
"Potenziare e qualificare i servizi domiciliari (famiglia, quartiere, relazioni) è un punto di economicità e rispetto degli anziani; centrare i servizi sulle capacità relazionali e di autonomia delle persone piuttosto che sulla standardizzazione; fare in modo che i luoghi ed i servizi frequentati dagli anziani siano aperti e favorevoli al confronto fra generazioni, generi, culture e interessi diversi; stare con gli altri è per gli anziani garanzia di standards più qualificati".
I dati sull'invecchiamento delle popolazione urbana (il 34% della popolazione del Comune è pensionata) e la scarsa rappresentanza dei giovani, prospettano un futuro di città per anziani.
Peraltro va riconosciuto che il termine anziani è generico, porta con se un significato di declino, mentre invece l'allungamento del tempo di vita, il pensionamento in età ancora giovanile, una migliore prevenzione della salute, ridisegnano gli anziani come risorsa economica e sociale ancora largamente da scoprire. Ma anche come generazione capace di portare un'idea di civiltà al posto di una idea di competizione.
Per le politiche temporali gli anziani sono una popolazione, assieme ai giovani, ai bambini e alle bambine e alle donne di doppia presenza, particolarmente studiata e oggetto di progettazione, sia in termini di servizi sociali per quanto riguarda il lato temporale dell'offerta che per quanto riguarda le attrezzature dello spazio pubblico, per favorire la socialità in termini di sicurezza in città. Ulteriormente giovani, anziani, donne di doppia presenza, famiglie giovani, costituiscono un fulcro di attenzione alle biografie e alle stagioni della vita, che deriva dalla cultura femminile all'origine delle politiche temporali e dall'attenzione verso gli aspetti delle corporeità e delle

[10] *Idem.*

stagioni della vita.
Per quanto riguarda la presenza di stranieri, si rilevano 124 gruppi stranieri presenti a Bergamo, per un totale di quasi 10.000 persone, pari all'8,32% della popolazione della città. Questo il dato che fotografa la realtà multiculturale di Bergamo, secondo il rapporto annuale, riferito ai dati 2004. L'incidenza della popolazione locale ha raggiunto nella prima Circoscrizione il 10% del totale ed in altre due circoscrizioni è vicina a questo dato. La componente femminile negli ultimi due anni ha quasi pareggiato quella maschile, prevalente negli anni precedenti, mentre le fasce d'età si stanno allargando: incrementano i nuovi nati e si presentano i primi ultrasessantacinquenni. Gli stranieri erano solo il 5,1% nel 2002: il forte incremento è dovuto - più che a effettivi arrivi, che pur ci sono stati - alla regolarizzazione dovuta alla legge 189/2002, che ha fatto emergere una "fascia grigia" del mondo migrante, ora persone pienamente riconosciute nei diritti e nei doveri. Le nazionalità maggiormente rappresentate sono quelle provenienti dall'Africa, con complessivamente oltre tremila unità: segue l'America Latina, al cui interno la Bolivia è la nazionalità più presente a Bergamo con 1263 unità, seguita dal Marocco (1085) e dall'Albania (826).

LO STATO DEI SERVIZI

Per quanto riguarda le residenze sanitarie, ci sono due grandi strutture: il Don Orione di Redona e la Residenza Sanitaria di Celadina (Gleno), entrambe costituiscono un importante riferimento anche per la Provincia.
Si distinguono dalle altre strutture presenti in città (Malpensata, Centro e Santa Lucia) per la capacità superiore a 250 posti persona.
Nessuna delle strutture con tipologia di classiche "case albergo" presenti nel territorio comunale è gestita direttamente dal comune in quanto le strutture private appaiono sufficienti per la richiesta specifica.
La richiesta si manifesta invece verso una tipologia di servizio che superi la semplice "casa albergo" con una tipologia che si può definire "casa ospedale" dove il personale qualificato ha una preparazione sanitaria ed è assistito da adeguati supporti tecnologici.
La particolare centralità nella vita sociale di una comunità richiede una localizzazione assolutamente centrale rispetto alla residenza e i luoghi d'aggregazione, pertanto l'integrazione con il contesto e altri servizi compatibili deve essere il più possibile garantita.
I temi più rilevanti dell'aumento del fenomeno dell'immigrazione e dell'invecchiamento della popolazione evidenziano due aspetti determinanti della questione sociale: il primo è la necessità di integrare i nuovi venuti (nasce l'Agenzia per l'Integrazione); il secondo è il sovraffollamento degli ospedali insieme ad una continua richiesta di degenza nelle case di riposo da parte di persone non autosufficienti la domanda è maggiore dell'offerta.
La tendenza comunque è quella di diminuire la degenza e di disporre di infermieri a casa. Questo introduce il concetto di servizio immateriale: si riducono (non aumentano) le strutture e si moltiplicano le assistenze domiciliari (badanti, infermieri, sostegno) per tutti i tipi di utenza
La Caritas intercetta tutto ciò che è emarginazione grave (drogati, barboni, giovani delinquenti, clandestini, prostitute) mense per disagiati; spazi di accoglienza.
La Caritas segue anche l'handicap grave e si sta specializzando nella cura all'autismo (400 a Bergamo), sta organizzando un centro (comunità alloggio): 24 posti residenziali per handicappati gravi, 15 posti per autisti, 6 posti in casa famiglia per disabili e un piccolo centro per le prostitute che vogliono lasciare il marciapiede.

Per quanto riguarda la questione psichiatrica si rileva la presenza di poco organico e la mancanza di centri diurni per il trattamento dei malati psichiatrici.

ISTRUZIONE E SERVIZI PER L'INFANZIA

La situazione degli asili nido è in continua evoluzione. Le nuove tendenze sociali (sempre meno madri casalinghe) e demografiche (aumento delle famiglie composte da un genitore) aumentano la richiesta di asili nido nel territorio. L'offerta pubblica rappresenta solo il 50% del totale: di 24 asili nido presenti in città solo 12 sono a gestione e di proprietà pubblica, i rimanenti sono a carattere privato. La scarsa offerta pubblica ha comportato un aumento percentuale di quella privata la cui somma, oggi, non soddisfa ancora la domanda.
Un'altra tendenza è relativa agli asili aziendali: anche in Lombardia cominciano a vedersi gli asili nido in contiguità o nello stesso stabile delle ditte di dimensioni importanti (dai 100-150 dipendenti); Bergamo non fa eccezione e sarà anzi un fenomeno che stabilirà un nuovo standard qualitativo delle imprese private e non.
In generale il servizio scuole di base non desta problemi: una recente indagine posizionava Bergamo al tredicesimo posto in Italia per quanto riguarda lo stato di salute degli edifici scolastici.
In tutta Bergamo (al 31.12.2003) ci sono 2990 bambini in età da scuola materna; esistono in Bergamo 44 scuole materne di cui 26 private soprattutto a carattere religioso. Tutti i ventidue ambiti territoriali sono interessati da almeno una struttura, il che significa che esiste un'ottima distribuzione territoriale. Quantitativamente, escludendo considerazioni extra-comunali, l'offerta supera la domanda.
Le scuole elementari 32 di cui 12 private. Tutti gli ambiti territoriali sono interessati da almeno una scuola; uniche eccezioni sono: l'ambito dei colli i cui abitanti si rivolgono in generale per tutti i servizi a città alta o ai quartieri al piede del colle; l'ambito territoriale di Campagnola, che si riferisce alla scuola elementare della Malpensata sita in via Furietti.
La loro migliore localizzazione è vicino alle aree residenziali, nei luoghi centrali alla scala di quartiere e alla scala urbana.

Considerando il maggior grado di autonomia di parte degli utenti è importante che il servizio sia facilmente raggiungibile a piedi dalle aree residenziali contigue.
Si ritiene importante l'integrazione con il contesto in particolare con le scuole medie, i giardini di quartiere, gli impianti sportivi ed i centri parrocchiali.
La distribuzione territoriale delle scuole medie inferiori, a livello circoscrizionale, è ottimale. Rispetto alle strutture di cui sopra è infatti ovvio che per raggio d'influenza e capacità delle strutture la dislocazione sul territorio cambia scala: l'ambito di riferimento non è più il quartiere, ma diventa la circoscrizione. Il numero delle strutture è di 25 di cui 10 a gestione privata.
I servizi di questa tipologia trovano la loro migliore localizzazione nei luoghi centrali alla scala di quartiere e alla scala urbana.
Considerando il maggior grado di autonomia di parte degli utenti è importante che il servizio sia facilmente raggiungibile a piedi dalle aree residenziali contigue .e dalle fermate del trasporto pubblico.
Si ritiene importante l'integrazione con il contesto in particolare con le scuole medie, i giardini di quartiere, gli impianti sportivi ed i centri parrocchiali; tutti questi servizi insieme costituiscono gli elementi base del centro civico.

Per questo servizio è da favorire la presenza di posti auto in contiguità. ma in numero limitato e non comparato alla capacità della struttura.
Le scuole medie per la complessità della loro struttura possono offrire anche fuori dagli orari scolastici l'opportunità per svolgere attività sportive e/o corsi serali, laboratori destinati anche ad altri utenti
Per quanto riguarda i servizi scolastici superiori ed universitari si riscontra un carattere di territorialità, rispetto all'utenza, non indifferente. Gli istituti superiori e soprattutto le facoltà universitarie hanno una fruizione che va oltre le astratte mura di Bergamo e che rappresenteranno le strutture sovracomunali.
A Bergamo esistono 46 strutture (20 private) per l'istruzione superiore dislocate in 34 immobili. E' inoltre da ricordare che gli Istituti Comprensivi comprendono talvolta più corsi nello stesso edificio sfruttando cosi i servizi comuni.
La quota del privato è sostanzialmente costante e non esistono spostamenti di utenze importanti da un ambito all'altro, anche dopo le riforme e il "bonus" scolastico.
La distribuzione territoriale, per gli istituti superiori, non è di rilevante importanza anche se in alcuni casi il valore di posizione rispetto al centro diventa un impedimento all'eventuale ampliamento o spostamento.
Una criticità a livello generale è quella delle palestre: non tutte le scuole ne hanno in dotazione una; è necessario uno spostamento (a volte con autobus) per le ore di educazione fisica.
Parlare di università a Bergamo significa sostanzialmente parlare dell'Università degli Studi (che ha una sede anche a Dal mine). Infatti oltre a questo istituto esistono solo due altre strutture considerate universitarie che sono il Conservatorio Gaetano Donizetti e l'Accademia delle Belle Arti (Carrara).
Gli sforzi attuali dovrebbero portare ad un buon modello d'università che riesce a dialogare col centro antico e le sue funzioni nobili, pur risolvendo i problemi legati alla passata dispersione delle strutture per la didattica.
A queste strutture si devono aggiungere, solo a carattere di nota, la "Scuola di specializzazione per le professioni sanitarie" e il C.E.P.U. che per caratteristiche didattiche e di metodo non rientrano nelle facoltà universitarie propriamente dette. Infine si cita anche la facoltà di Teologia presso il Seminario Giovanni XXIII, che per la specificità non è stata considerata e indagata come le altre facoltà.
L'università, molto attiva nei programmi di scambi internazionali, è del tutto carente in strutture d'accoglienza e soggiorno di studenti provenienti sia dall'estero sia dalla provincia. Attualmente si cerca di mitigare il problema fornendo un servizio di reperimento alloggi presso strutture private o appartamenti.
Esiste inoltre un'esigenza di potenziamento del servizio dei mezzi pubblici in città alta, sia per supplire alla cronica mancanza di parcheggi, sia per garantire una maggiore accessibilità alle strutture della didattica.

Indice di non conseguimento della scuola dell'obbligo (15-52 anni) per sesso: M = 4,78; F = 5,30
Indice di possesso del Diploma scuola media superiore (19-34 anni) per sesso: M = 64,78; F = 69,71
Indice di possesso del Diploma scuola media superiore[11] (35-44 anni) per sesso: M = 62,23; F = 59,15[12]

[11] Indice di possesso del Diploma scuola media superiore: è il rapporto percentuale avente a numeratore la popolazione della classe di età 19-34 anni (oppure 35-44 anni, oppure 19 anni e più), che ha conseguito almeno un

Facoltà attivate presso l'Università degli Studi di Bergamo:
Economia - iscritti: M = 1622; F = 1452
Lingue e Letterature Straniere - iscritti: M = 744; F = 2742
Lettere e Filosofia - iscritti: M = 576; F = 2574
Ingegneria - iscritti: M = 1747; F = 269[13]

La popolazione degli 'studenti', che sono anche 'giovani', provenienti da diverse scale e in periodi caratteristici, segna profondamente le attività e gli orari la città.
Una notevole concentrazione di istituti superiori si trova nel centro piacentiniano, nei pressi dell'autostazione.
Le politiche temporali possono assumere un ruolo di coinvolgimento delle popolazioni studentesche con le popolazioni residenti ad esempio all'interno di cicli di animazione del centro storico e dei quartieri, ma possono avere anche un ruolo di aiuto e promozione per i nuovi progetti urbani.

OCCUPAZIONE E LAVORO

Aumentano le donne occupate.
Il fenomeno della doppia presenza si propone in termini non marginali nel comune, dove sempre più donne devono dividere il proprio tempo tra il lavoro per il mercato e quello per la famiglia.
Prevale un orario di lavoro tradizionale: il 65% delle imprese adotta un orario spezzato, il 28% un orario continuo. Solo il 2% adotta il *part-time,* mentre il 5% ha introdotto un orario flessibile.
Lavorare in fasce orarie pregiate è più una scelta che una costrizione: più alta è la classe di collocazione sociale, più si lavora oltre le 18:00, il Sabato e la Domenica. [14]
L'occupazione impegna forza lavoro sempre più nel terziario, con il 90% di impiego a livello di lavoro dipendente e con circa il 15% di posizioni autonome/libero professionali.

Agricoltura M = 355 di cui 30 da imprenditori/liberi professionisti e 103 come lavoratori in proprio
F = 171 di cui 12 da imprenditrici/libere professioniste e 35 come lavoratrici in proprio
Industria M = 10.209 di cui 1.135 da imprenditori/liberi professionisti e 1.104 come lavoratori in proprio
F = 3.078 di cui 219 da imprenditrici/libere professioniste e 172 come lavoratrici in proprio
Altre attività M = 16.787 di cui 2.977 da imprenditori/liberi professionisti e 2.588 come lavoratori in proprio
F = 16.342 di cui 1.265 da imprenditrici/libere professioniste e 1.239 come

diploma di scuola media (secondaria) superiore della durata di 4 o 5 anni, e a denominatore il totale della popolazione della stessa classe di età.
[12] Dati ISTAT – Censimento 2001.
[13] Fonte: MIUR - Ufficio di Statistica. Indagine sull'Istruzione Universitaria – anno 2004.

[14] Caratteri spazio-temporali della Città di Bergamo – Colleoni – Turani – Zajczyk allegato alla Deliberazione CC n. n. 79Reg/E24047 PG del 26/04/1999

lavoratrici in proprio[15]

Per i lavori domestici, di cura e di servizio c'è maggiore collaborazione nelle coppie più giovani.
Al contrario le donne tra i 45 e i 55 anni ricevono meno aiuto e svolgono maggiormente da sole i vari compiti. Le nuove generazioni sembrano distribuire più equamente le responsabilità familiari. Il fatto di avere o meno dei figli non influisce pesantemente sulla divisione delle responsabilità all'interno della coppia.
Più è alta la collocazione sociale più si fa ricorso a persone retribuite per i lavori domestici, a vantaggio delle donne, ma soprattutto degli uomini (quasi nessuno si dedica a questi lavori in classe1). Più è bassa la collocazione sociale, più c'è collaborazione nella coppia. Per il lavoro di cura al contrario più è alta la collocazione sociale più c'è collaborazione. Il lavoro di servizio è svolto in misura maggiore dalla donna nelle classi medio-alte e in misura maggiore dall'uomo nelle classi medio-basse.
Più le donne sono giovani e maggiore è il numero di figli, più sono frequenti gli aiuti per i lavori domestici, di cura e servizio ricevuti da persone non conviventi, in particolare da genitori/suoceri ancora relativamente giovani.
Il rapporto tra il tempo di lavoro e quello per la famiglia presenta dei problemi sostanzialmente per tre motivi.
L'orario di lavoro non solo è troppo lungo ma è ancora poco modificabile e piuttosto rigido. Le forme di orario più desiderate, come il part-time, il tempo continuato e la flessibilità a vantaggio del lavoratore, sono ancora poco diffuse. Ciò comporta difficoltà per le donne in regime di doppia presenza, sia nell'ambito lavorativo (impossibilità di fare le ferie quando si vuole) sia in quello familiare (mancanza di riposo e di tempo per sé).
La divisione delle responsabilità familiari è ancora troppo sbilanciata a sfavore della donna.

tasso di disoccupazione giovanile per sesso: M = 12,33; F = 16,99; TOT = 14,49
numero occupati per sesso: M=27.351 F=19.591 TOT=46.942
tasso di occupazione per sesso: M=59,90 F=36,57 TOT=47,30
tasso di disoccupazione[16] per sesso: M=3,48 F=5,66 TOT=4,40[17]

SERVIZI SOCIALI

Nel territorio comunale esistono cinque centri d'aggregazione, quattro sono gestiti in convenzione con cooperative e uno è privato.
I servizi sociali per il disagio riuniscono le strutture dedicate al disagio, ai disabili, e agli immigrati.

[15] Dati ISTAT – Censimento 2001.
[16] **Tasso di disoccupazione giovanile:** è dato dal rapporto percentuale avente al numeratore i giovani della classe di età 15-24 anni in cerca di occupazione e al denominatore le forze di lavoro della stessa classe di età
Tasso di occupazione: è dato dal rapporto percentuale avente al numeratore la popolazione di 15 anni e più occupata e al denominatore il totale della popolazione della stessa classe di età.
Tasso di disoccupazione: è dato dal rapporto percentuale avente al numeratore la popolazione di 15 anni e più in cerca di occupazione e al denominatore le forze di lavoro della stessa classe di età.
[17] Dati ISTAT – Censimento 2001.

Per quanto riguarda i centri diurni per disabili esiste una struttura gestita dall'ASL in appalto ad una cooperativa (i pazienti entrano alla mattina e tornano a casa alle quattro del pomeriggio) che collabora con associazione dei genitori.

Invece esiste un solo centro residenziale per disabili gestito dall'ASL, in merito a queste strutture la Regione si sta occupando della ridefinizione della normativa.
Di particolare rilievo è il tema immigrati, oggi si sta manifestando l'esigenza di diminuire l'aspetto di prima accoglienza a favore di una maggiore attenzione nei confronti dell'integrazione sociale degli immigrati, oggi carente.
I temi più rilevanti dell'aumento del fenomeno dell'immigrazione e dell'invecchiamento della popolazione evidenziano due aspetti determinanti della questione sociale: il primo è la necessità di integrare i nuovi venuti (nasce l'Agenzia per l'Integrazione); il secondo è il sovraffollamento degli ospedali insieme ad una continua richiesta di degenza nelle case di riposo da parte di persone non autosufficienti la domanda è maggiore dell'offerta.
Il sistema sanitario è impostato sulla separazione tra le strutture che erogano una prestazione e chi la controlla. Le strutture autorizzate hanno una distribuzione territoriale libera e non controllata. In futuro le strutture private affiancheranno sempre di più quelle pubbliche.
Attualmente a Bergamo sono localizzate cinque grandi strutture, quattro private (Clinica Gavazzeni, Clinica Castelli, Clinica San Francesco e la Casa di Cura Beato Luigi Palazzolo) ed una pubblica (l'Ospedale).
Generalmente le cliniche e le case di cura presentano una struttura che denota autosufficienza rispetto al contesto tendendo a concentrare nel proprio interno tutta una serie di funzioni anche urbane.
Complessivamente si può ritenere l'offerta di strutture sanitarie in Bergamo capillare e ben distribuita. Il nuovo complesso ospedaliero (apertura prevista nel 2008) risolverà la criticità specifica dell'odierna struttura sviluppando per Bergamo un nuovo modello di distribuzione territoriale costituito dai due poli del nuovo ospedale ad alta specializzazione e dalla cittadella della salute di Borgo Palazzo.

CULTURA E TEMPO LIBERO

In generale il Sistema Bibliotecario Urbano di Bergamo funziona bene, con ottimi orari di apertura al pubblico, sufficiente dotazione di servizi multimediali e una buona situazione prestiti, nonostante spesso il ricambio risulti insufficiente.
Il sistema è distribuito su macro-scala per circoscrizioni con una biblioteca centrale a carattere scientifico, una biblioteca centrale a carattere umanistico e 7 decentrate.
Il nuovo polo bibliotecario centrale a carattere scientifico è stato insediato nel nuovo edificio di via S.Giorgio ed ingloberà la vecchia biblioteca Tiraboschi e la storica Caversazzi di via Tasso. La biblioteca centrale a carattere umanistico Angelo Mai è in Piazza Vecchia: il servizio è molto autonomo e nel contempo legato alla rete bibliotecaria urbana. Continua a mantenere un'importanza notevole in Italia e nel mondo con i suoi 700.000 libri.
Per quanto riguarda la fruizione si può sintetizzare che le scuole di base usufruiscono dei servizi forniti dalle biblioteche decentrate, mentre le utenze di istruzione superiore e universitaria si rivolgono a servizi più specialistici quale il nuovo polo bibliotecario Tiraboschi e la biblioteca Angelo Mai. Generalmente la domanda è soddisfatta dall'offerta.

I centri sociali e/o socioculturali rilevati sono quelle strutture che rappresentano un luogo d'incontro per differenti fasce d'età o per diverse tipologie d'utenti. Tali strutture sono quindi un luogo fisico protetto di aggregazione; in esse si svolgono attività culturali, ludiche e ricreative; talvolta il servizio è ubicato nella stessa struttura della sede della circoscrizione. I centri sociali e/o socioculturali inseriti in questo gruppo di servizio non riguardano strutture per il disagio in genere.
I centri di cui sopra sono 21 e la loro distribuzione territoriale è ottimale.
Il sistema museale di Bergamo è territorialmente suddiviso in due ambiti: in via S.Tomaso si trovano i musei d'arte: l'Accademia Carrara e il GAMEC; in città alta tutti gli altri musei (del Risorgimento, di Scienze Naturali, Archeologico, Donizettiano, Storico della città e l'Orto Botanico).
L'Accademia Carrara e il GAMEC rappresentano, anche attraverso esposizioni temporanee, gli attrattori principali del sistema museale, anche rispetto al turismo. (La mostra R.A.U. ha avuto 120.000 presenze di cui almeno la metà da fuori provincia).
La tendenza odierna, per quanto riguarda i servizi, è proprio quella di demandare la gestione a società private a partecipazione pubblica, o nel caso dei servizi culturali a fondazioni. Tale soluzione dovrebbe garantire una miglior gestione dei servizi migliorando la velocità e la flessibilità di gestione.
A parte gli auditorium di quartiere e quello di Piazza della Libertà, l'attenzione è volta verso il Teatro Donizetti, struttura di proprietà del Demanio dello Stato e al Palatenda.
Il tema di un nuovo teatro a Bergamo, ha una storia lunga e non ancora del tutto risolta: è stata realizzata una struttura alternativa/complementare decentrata, un Palatenda che accoglie allo stato attuale tutta una serie di manifestazioni culturali, ma che non può sostituire l'ambiente teatrale, se non a scapito della qualità di alcuni tipi di rappresentazioni.
Lo stesso ex teatro Sociale in città alta è un elemento discriminante rispetto alla sua vera funzione (oggi sala espositiva).
Per quanto riguarda la presenza e la gestione sul territorio comunale delle strutture sportive, va rilevato che nel 2001 il Comune di Bergamo ha demandato la gestione di 12 impianti sportivi alla neonata Società per Azioni Bergamo Sport.. I rimanenti impianti sono gestiti direttamente da associazioni sportive o da privati.
Per una lettura più corretta rispetto alle utenze, si dividono gli impianti in strutture sportive a scala urbana (n. 11 ad esempio lo stadio, il Palazzetto dello Sport, le piscine) e strutture sportive a scala di quartiere (n. 24 tra cui campi da tennis, campi da calcetto, ecc.). L'unica vera odierna criticità a livello generale, è l'insufficienza di piscine pubbliche soprattutto in orario scolastico.
Per quanto riguarda gli oratori si sta modificando ed aggiornando il modello funzionale con l'aumento in superficie dello spazio definito "accoglienza". Tale spazio è interno alla struttura e/o esterno fino a diventare (nel caso di Colognola) una vera e propria piazza, il filtro tra dentro e fuori, l'affaccio su di uno spazio pubblico. Rimane invece classica la distribuzione interna con bar e sale giochi al piano terra e le aule di catechismo al primo piano.
Per le chiese si è accentuata (ma non troppo) la necessità di posti auto in prossimità e (in contraddizione) la volontà di restituire il sagrato alla sua funzione originaria di luogo di aggregazione togliendo talvolta proprio posti auto.
A scala generale esiste ancora una non risolta sovrapposizione tra società sportive ed oratori per la gestione e l'utilizzo degli impianti sportivi.
I parchi ed i giardini pubblici si ritrovano nelle parti di città destinate ai luoghi centrali e in prossimità della residenza. Questi spazi aperti sono tutti caratterizzati dalla fruizione pubblica e

dalla presenza di aree differentemente attrezzate: la distinzione deriva dal differente ruolo all'interno della città (la scala urbana e di quartiere), dal valore storico- ambientale e dalle dimensioni. Si tratta in genere di spazi aperti esclusivamente destinati alla sola fruizione del verde, non sono mai aree di pertinenza di strutture di servizi.
I parchi territoriali si distinguono da quelli urbani soprattutto per il valore storico ambientale dei luoghi (gli spalti di Città Alta, i giardini di S.Agostino, i giardini del Castello di S.Vigilio) e per il ruolo assunto nel tempo. Sono di estensione limitata e non necessariamente attrezzati, e sono strettamente connessi alle piazze e ai percorsi pedonali consentendo una fruizione continua ed estesa della città.
I parchi urbani localizzati dentro ed ai margini del centro della città spesso derivano da giardini di importanti ville storiche e la loro funzione pubblica nasce contemporaneamente allo sviluppo della città: in generale si può dire che sono compatibili e integrati con il contesto di riferimento Oggi pur costituendo un importante riferimento anche alla scala territoriale, essendo localizzati nelle parti di città densamente abitate, svolgono un importante ruolo anche alla scala di quartiere.
Considerando anche il doppio ruolo alla scala urbana e di quartiere svolto dagli stessi si ritiene possibile (dove non incoerente con la tipologia del giardino) attrezzare adeguatamente gli spazi con giochi per bambini e percorsi.
I giardini di quartiere sono localizzati centralmente rispetto agli ambiti residenziali e sono sempre dotati di attrezzature per i bambini. Si rilevano estensioni anche superiori ai 10.000 mq. Anche per questa tipologia la funzione urbana si sovrappone a quella di quartiere.
Gli spazi aperti di pertinenza delle attrezzature esistenti non hanno in genere un elevato valore ambientale: se sottoposti ad un progetto di adeguamento potranno in futuro contribuire ad un rafforzamento della rete delle connessioni e ad un miglioramento dell'equilibrio ambientale.
L'analisi generale degli spazi verdi mette chiaramente in evidenza l'assenza di criticità diffuse nella città ed un sufficiente stato di manutenzione dei parchi e dei giardini.
Concludendo, pur ritenendo corretta la distribuzione territoriale degli spazi a verde rispetto agli insediamenti, appare comunque molto limitata la disponibilità delle aree da quantificare a standard e pertanto non si può escludere che nei prossimi anni si debba procedere una programmazione di nuovi spazi da destinare a verde.

MOBILITA' E PARCHEGGI

Uno dei problemi principali della mobilità a Bergamo è costituito dai flussi di attraversamento che giornalmente interferiscono con gli spostamenti a scala urbana, di lavoratori e studenti, e questo anche in relazione alla sincronizzazione tra orari di lavoro ed orari scolastici.
Bergamo, inoltre, costituisce un polo attrattore anche per attività culturali, artistiche ed ambientali e per le attività di servizio, tutte concentrate nel centro cittadino (Tribunale, Comune, Provincia, enti assistenziali-previdenziali, sindacati, ...) a cui si aggiungono la presenza dello Stadio e dell' Ospedale (struttura ad alta specializzazione). Le valutazioni di dettaglio sono contenute nel Piano Urbano del Traffico, recentemente approvato, da cui si attingeranno i dati specifici.
Va inoltre sottolineato che con l'ampliamento dello scalo aeroportuale di Orio al Serio si sono attivati i collegamenti con il nord ed il sud dell'Europa e Bergamo è entrata nel circuito turistico internazionale con ovvie ricadute in termini di mobilità.

Per quanto riguarda le criticità della sosta**,** si rileva l'importanza di questo tema in città: si ritiene opportuno approfondire l'analisi dell'offerta, dividendo tra modello urbano e modello periferico.
Il modello urbano o centrale è dove l'offerta della sosta è basata su parcheggi pubblici o di uso pubblico a rotazione e a pagamento, che devono rispondere alla domanda complessivamente espressa dall'utenza.
Il modello periferico o suburbano è quello dove l'offerta di sosta è prevalentemente basata su parcheggi privati e gratuiti, di pertinenza dei singoli immobili e/o riservati alle persone autorizzate.
A livello territoriale è possibile suddividere Bergamo in tre aree: quella centrale dove è applicabile il modello urbano, quella periferica dove è attuato il modello suburbano e la zona di corona del centro dove i due modelli a volte si sovrappongono.
Città Alta, zona anomala, è stata indagata, anche relativamente al tema della sosta e mobilità, dal Nuovo Piano Particolareggiato di Recupero, attualmente in fase di approvazione.
Considerato soddisfatto il rapporto domanda-offerta nelle zone periferiche il rilievo dell'offerta si è concentrato nelle zone centrali e di corona.
Dagli anni '90 l'Amministrazione Comunale ha intrapreso la strada della realizzazione di parcheggi in struttura nelle aree centrali, con l'intento di liberare spazio dalla sede stradale e in parte di fornire posti auto ai residenti. Non sempre però l'amministratore riesce ad ottenere soluzioni ottimali e realmente fruibili.
Per quanto riguarda il servizio del trasporto pubblico (oggi gestito da A.T.B. S.p.A.) in vigore dal 1 gennaio 2005 secondo una rete che è stata riprogettata va rilevato che il servizio è stato esteso all'Area Urbana, che si identifica nella Grande Bergamo (Bergamo e 27 comuni contermini).
Si è ancora in fase di valutazione dei possibili interventi correttivi/migliorativi in quanto non sono ancora stati testati efficacia ed efficienza del nuovo servizio, depurati delle iniziali reazioni di adattamento, sia da parte dei gestori che da parte degli utenti.
Discorso a parte merita la Tramvia delle Valli, che dovrebbe garantire sin dalla realizzazione del primo lotto fino ad Alzano, insieme ai servizi di autobus extraurbani, gli interscambi tra le linee di forza pubbliche a scala territoriale e quelle a scala urbana.
Da ultimo è importante rilevare la scarsità dei percorsi ciclabili, che oltre a non costituire una rete non soddisfano alcuna esigenza in merito. Nonostante le previsioni di collegamento tra Bergamo e Comuni limitrofi, rimane sguarnita la viabilità ciclabile prettamente urbana e interquartiere[18].

[18] I materiali utilizzati per la descrizione del territorio sopra riportati sono: le 'Linee guida per la redazione finale del PTO' delibera di CC n. 79reg/E24047 del 26/04/1999; i dati ISTAT censimento 2001; i dati statistici università: MIUR 2004; i dati del Piano dei Servizi marzo 2004.

PARTE III

UN PATRIMONIO DI COSCIENZA CIVILE DA VALORIZZARE NEL PIANO DEI TEMPI DELLA CITTÀ

6 - L'ORIGINE DELLE POLITICHE TEMPORALI A BERGAMO

La storia delle politiche temporali a Bergamo è la storia di un percorso di *consapevolezza sociale* in materia di conflitti spazio-temporali che, nell'arco di quasi quindici anni, si è andato progressivamente diffondendo e radicando, coinvolgendo dapprima alcuni pionieri - le donne e il sindacato della città – e, in seguito, la Pubblica Amministrazione e il resto della comunità locale.
Così scrive Marco Mareggi nella ricostruzione delle vicende che ne ha fatto secondo l'analisi delle politiche pubbliche:

> *Le politiche temporali urbane a Bergamo (113.143 abitanti, censimento 2001) hanno una caratterizzazione del tutto particolare nel panorama lombardo e nazionale. Esse sono andate configurando per più di un decennio come una sollecitazione costante nei confronti del Comune da parte di soggetti diversi della società civile, in particolare le donne, e di organismi istituzionali, in primis il Consiglio delle Donne, a favore dell'inserimento del Piano territoriale degli orari della città nell'agenda di governo urbano. Solo nel 2003, l'Amministrazione comunale ha inserito nel Piano esecutivo di gestione il progetto "Ufficio piano dei tempi della città"* (M. Mareggi, 2004, pp. 227-254).

Diverse sono le fasi e le azioni che caratterizzano questo percorso che comincia agli inizi degli anni Novanta e tutt'ora continua. Ne riprendo qui alcuni passaggi significativi scegliendo di far "parlare" direttamente i documenti che ad essi sono collegati, al fine di rendere visibile - per quanto possibile - una sorta di *grammatica dell'esperienza*: concetti, temi, riflessioni, proposte. Lo sguardo sulla città abitata che ne è emerso.

Una costellazione di iniziative e riflessioni promosse dalle donne

A Bergamo, l'attenzione a queste tematiche prende avvio nel 1991 quando, per desiderio di alcune donne, vengono realizzate delle iniziative legate ai tempi e agli orari della città. A far nascere e mobilitare tale interesse vi è nell'ambito della politica la prima proposta di legge di iniziativa popolare (1986) *Le donne cambiano i tempi*, promossa da un Comitato di donne dell'allora Partito Comunista Italiano, poi ripresa nel 1990 con il titolo: *Le donne cambiano i tempi*. Sottotitolo: *Una legge per rendere più umani i tempi di lavoro, gli orari della città, il ritmo della vita,* prima firmataria

Livia Turco, unitamente alla raccolta di firme iniziata nell'aprile del 1990. Tale occasione è stata "il fattore scatenante di questa condivisione fra le donne", afferma Maddalena Cattaneo, attuale assessora ai Tempi e Orari della città, ed ex presidente del Consiglio delle Donne di Bergamo.[1]

Ecco un breve stralcio tratto dal testo della proposta di legge del 1990:

> *Il problema non è avere più tempo ma diventare padrone e padroni del proprio tempo valorizzando tutte le fasi della vita (…) E' stato l'ascolto di tante esperienze di vita delle donne e l'incrocio con l'elaborazione e la ricerca di gruppi di studiose a proporre come rilevante le tematiche dei tempi. Parliamo di tempi e non solo di orari . (…) come donne abbiamo del tempo un'esperienza diversa da quella degli uomini ma è però attorno a quest'ultima che ruota il modo di pensare e di organizzarsi della società. (…). I tempi della città sembrano farci dispetto. Per molte di noi, quando usciamo dal lavoro tutto è chiuso: posta, banca, USL, uffici comunali, spesso persino i negozi… Sappiamo anche noi che quegli orari di servizi corrispondono spesso all'orario di altri lavoratori e lavoratrici, ma anche loro avranno gli stessi problemi quando devono rivolgersi a un ufficio diverso da quello in cui lavorano, o no? (…) Ci siamo domandate chi decide questi orari e questi tempi di lavoro. E abbiamo scoperto che non c'è nessuno coordinamento …. E se partissimo dalle nostre esigenze per ridisegnare i tempi della città?* (Sezione Femminile Nazionale del PCI, 1990, p.10).

Così racconta Sandra Bonfiglioli la nascita in Italia dei processi di innovazione che riguardano il tempo e che hanno avvio a metà degli anni Ottanta:

> *(…) la legge di iniziativa popolare è l'occasione per le donne "di doppia presenza nella famiglia e nel lavoro" (care givers) di costruire un'idea forte: conciliare tempi di cura parentale, orari di lavoro e tempi scelti per se stessi è problema che non riguarda la sfera del privato, bensì è problema collettivo, pubblico, e pertanto politico. Le donne indicano il terreno di azione : l'organizzazione dei tempi della città e del territorio, in particolare il coordinamento degli orari dei servizi di interesse pubblico e l'offerta territoriale di servizi nei diversi cronotopi urbani. Le politiche temporali nascono in Italia come azione di gender mainstreaming sulle politiche sociali ed urbane.*
>
> *La conciliazione di tempi complessi (F. Zajczyk 2000) è un'idea chiave in termini di civilizzazione, non solo per le donne, ma per tutte le condizioni che guidano le relazioni tra genitori e figli, tra uomini e donne, tra lavoratori e imprenditori, tra giovani e vecchi, così come per i ritmi d'uso dei luoghi. Questa idea di conciliazione riconosce e da valore alla complessità dei tempi di vita e sociali nella civilizzazione urbana europea. L'intenzione non è di ridurre la complessità dei tempi alla pura logica di mercato per esempio, o alla semplice razionalizzazione dell'esistente.*

[1] Intervista rilasciata a Marco Mareggi da Maddalena Cattaneo, giugno 2003 in: M. .Mareggi, 2004, p.228.

> *Nell'accademia internazionale nascono studi time-oriented: l'urbanistica dei tempi e della mobilità (S. Bonfiglioli 2001); la sociologia della vita quotidiana e del tempo di lavoro (S. Tabboni 1984; L. Balbo 1987; A. Chiesi 1989; M.C. Belloni, F. Bimbi 1997); l'economia dei tempi lunghi dello sviluppo sostenibile (R..Camagni 1996); i time geographer analizzano i timing space delle pratiche di vita (T. Carlstein et al. 1978); la sociologia urbana si occupa delle nuove morfologie delle popolazioni temporaneamente presenti nei nodi di sistemi urbani di scala vasta (G. Martinotti 1993).*
> *Alla fine degli anni '80 la legge di riforma della pubblica amministrazione L.142/90, all'art.36 da al sindaco l'autorità di coordinamento degli orari dei servizi pubblici con i bisogni degli utenti* (S. Bonfiglioli, 2006, pp.279-300).

Nel 1990 – va ricordato – prende avvio anche un'importante esperienza di pianificazione temporale che è diventata per molte amministrazioni locali un vero e proprio modello a cui ispirarsi, sia per i temi che caratterizzano le politiche individuate, sia per la metodologia utilizzata: è quella rappresentata dal Piano Regolatore degli orari per la città di Milano. Il Piano, pubblicato nel marzo 1994, è il frutto di un lavoro pluriennale inaugurato dall'assessora Paola Manacorda, che ha visto coinvolti diversi settori del Comune, coordinati dall'Ufficio tempi (capo-progetto Alessandra De Cugis), e un Comitato tecnico scientifico (Sandra Bonfiglioli, Antonio Chiesi, Anna Tempia, Francesca Zajczyk).

Dei tre volumi che lo compongono, il primo è dedicato ai "sistemi degli orari e i ritmi urbani della città", il secondo alle "analisi preliminari di Piano", mentre il terzo volume è dedicato alle proposte che vengono esposte sotto forma di schede articolate, collegate tra loro in un "Atlante" delle politiche e dei programmi, affinchè possano essere discusse e scelte dagli amministratori pubblici. Alcune metafore del Piano aprono questa sezione, con lo scopo di "dare un'immagine della città desiderata dai suoi cittadini", si legge. Nel caso di Milano le metafore scelte sono:

- Milano città per vivere e lavorare
- Milano città permanentemente attiva
- Milano città ospitale
- Milano città cosmopolita
- Milano città amica

L'Atlante contenente le politiche e i programmi è così articolato:

Politica Code attese
Politica Equilibrio tra vita e lavoro
Politica Mobilità nella metropoli dei flussi
Politica Città permanentemente attiva
Politica La riorganizzazione del Comune di Milano

Ogni politica è raccolta in una scheda organizzata secondo un indice fisso così concepito:

- il problema
- slogan
- giustificazioni, argomenti, finalità sociali
- priorità del problema
- proposte
- settori del Comune responsabili
- altri Enti

Allegate alle schede che ricapitolano sinteticamente ogni Politica vi sono le schede riferite ai programmi di sviluppo individuati (Comune di Milano, Settore Organizzazione-Ufficio Tempi della città, 1994). [2]

Doppia presenza, pratiche di vita quotidiana, conciliazione, accessibilità ai Servizi. La questione entra nel dibattito pubblico cittadino.

Quando, sempre nel 1991, alcune donne con figli e l'associazione culturale "Infanzia e città" decidono di organizzare un corso per genitori, i temi e i problemi nei quali si riconoscono e attorno ai quali decidono di ragionare insieme riguardano in primo luogo la vita quotidiana in rapporto al funzionamento della città, e la relazione tra progetti individuali, organizzazione sociale e assetto urbano.

Il richiamo forte ed evidente è all'esperienza materiale e quotidiana, soprattutto da parte delle donne della doppia presenza, faticosamente divise tra lavoro e cura dei figli e della famiglia, che delle proprie difficoltà di conciliazione non ne fanno però una questione privata e personale ma un tema di riflessione e azione pubblica che coinvolge l'intera collettività e le modalità di *governance.* Anche per le donne di Bergamo quindi - analogamente a quanto accade in altri contesti che hanno visto un ruolo attivo delle donne in questo ambito - le problematiche legate ai tempi e agli orari della città nascono dalla propria concretissima situazione di vita, dalle proprie ragioni, per entrare subito nel gioco dei portatori d'interesse.

Il corso e il seminario "Chiedere tempo. Saperi, desideri, progetti delle donne intorno ai tempi" organizzato (maggio- giugno 1992) dal Gruppo "Le donne, i tempi, la città"[3] e dalle

[2] Si veda anche S. Bonfiglioli (1995).
[3] Il gruppo "Le donne, i tempi, la città" si costituisce nel 1992 e riunisce donne singole e componenti di associazioni locali e della politica, con età e ruoli diversi.

donne della Fondazione Serughetti–Centro Studi e Documentazione La Porta aggiunge un altro filo alla tessitura che le donne di Bergamo stanno creando interrogando il tempo.

Così raccontano i risultati della riflessione comune sviluppata nel corso del 1991 e 1992, anche riportati nel Documento da loro prodotto ed indirizzato nel 1992 agli amministratori del Comune di Bergamo:

> *Ragionare sui concetti che costituiscono la premessa di una cultura "altra": "tempi" del quotidiano, del passato e della memoria, degli spazi urbani e domestici, per progettare una città "nuova", una nuova organizzazione, un nuovo spazio personale e sociale. (…) Dal confronto delle donne emerge chiaramente l'interdipendenza tra la loro vita e la vita degli altri soggetti, tra i loro bisogni e quelli degli altri; si evidenzia quindi come le proposte delle donne possano riassumere ed investire trasversalmente il bisogno di tutti* (L. Carminati Cremaschi, 1992, p.38).[4]

Si parla anche di desiderio - non è un caso che questo concetto compare già nel titolo - oltre alla necessità di progettare una città "nuova" - come si afferma - che faccia tesoro delle esperienze e competenze femminili.[5]

> *Chiedere tempo, non è solo la richiesta di più tempo libero e autogestito, di una più equa suddivisione dei ruoli; è la valorizzazione di ciò che le donne conoscono, desiderano, elaborano a proposito di tempi individuali e collettivi, e la trasformazione di ciò in progetto politico* (C. Plebani, 1992, p.2).

Le donne di Bergamo "chiedono tempo" per essere ascoltante su quanto hanno da dire sull'argomento. "Chiedono tempo" per sé e le altre e altri e, contemporaneamente, indicano come farne un uso più sensibile e attento alle diverse esperienze, ai vissuti, ai percorsi di crescita e di relazione, e a partire da ciò "modellare" – come loro stesse scrivono - il progetto della città e il sistema dei servizi.

Interessante è anche notare come, nel breve testo poc'anzi riportato, una nuova e auspicata configurazione dei modi di pensare e vivere lo spazio/tempo, si fondi su un'idea che tiene assieme la città e la casa. Queste due dimensioni sono messe in relazione, come a

---

[4] Nella versione oggi disponibile di questo Documento sono anche raccolte le relazioni tenute durante il corso da Carmen Plebani, Lidia Menapace, Marina Piazza, Rosangela Pesenti, Paola Manacorda e la relazione tenuta da Nadia Favalli del Gruppo "Le donne, i tempi e la città" al seminario di presentazione della "proposta di legge sui tempi", organizzata con le donne della FIOM di Bergamo il 26 febbraio 1993.

[5] Il riferimento teorico è anche al lavoro di ricerca e ai seminari organizzati nel corso degli anni Novanta, dal Gruppo Vanda della Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, prima comunità scientifica italiana a studiare il pensiero e l'opera delle donne nell'architettura e urbanistica. In particolare gli incontri dal titolo: "Osare, pensare la città femmina", 18 dicembre 1990 e "Per un'opera di civiltà femminile. Le figure del tempo", 12 maggio 2004, Politecnico di Milano, che hanno avuto risonanza nazionale ed hanno visto anche la partecipazione di alcune donne di Bergamo impegnate nel sindacato e nella politica.

prefigurare una rottura della storica separazione che le ha viste per secoli opporsi: la casa e la città, il privato e il pubblico, la vita individuale e quella collettiva.[6]

Coniugare orari di sportello e orari di lavoro: il sindacato cittadino entra in scena

Nella storia delle politiche temporali urbane, accanto alle donne di Bergamo, e al loro convinto e costante impegno affinché le tematiche temporali entrino a pieno titolo nell'agenda politica, troviamo un altro soggetto importante: il sindacato cittadino che porta nella discussione il tema dell'orario del lavoro e dell'orario di apertura dei servizi, cercando di mettere in rilievo gli "elementi di convergenza" tra le necessità dei lavoratori e delle lavoratrici e gli interessi dei cittadini e delle cittadine in materia di miglioramento dei servizi di interesse pubblico.

Sono in particolare la CGIL Funzione pubblica e la Camera del Lavoro di Bergamo ad avviare per primi una riflessione sulle politiche temporali urbane quale strumento attraverso cui coniugare flessibilità e qualità della vita e del tempo dei lavoratori e delle lavoratrici del pubblico impiego con la qualità dei servizi e più in generale della vita dei cittadini/utenti. A fare da sfondo a questo impegno, che è anche caratterizzato dall'essere un percorso formativo per i dirigenti sindacali, vi sono alcuni motivi, congiunturali e strategici, collegati alle nuove norme di riforma della pubblica amministrazione (142/90) e le disposizioni normative in materia di orario di lavoro e di apertura dei Servizi e per la ridefinizione dei contratti di lavoro del pubblico impiego.[7]

Nel 1993 la Cgil Funzione Pubblica costituisce un gruppo di lavoro, caratterizzato da una forte presenza femminile, composto da diversi rappresentanti sindacali degli enti pubblici (Camera di Commercio, Comune, Provincia, Inps, Ussl, Catasto) e dalla Camera del Lavoro per realizzare la ricerca "Politiche temporali a Bergamo", sotto la direzione tecnico-scientifica di Sandra Bonfiglioli e la partecipazione di Laura Brioschi, sempre del Politecnico di Milano, i cui risultati verranno presentati in un convegno cittadino il 1 marzo 1994 intitolato: "Bergamo: i tempi e gli orari della città".

Il tempo è oggi una risorsa a disposizione del cittadino e del dipendente da liberare attraverso momenti di

---

[6] Sulla configurazione nel corso della storia dello spazio pubblico contrapposto allo spazio privato si veda: G. Bassanini, (1992); I. Faré, S. Piardi (2003).
[7] Il riferimento è alle disposizioni normative contenute nel DL n° 29 in materia di orario di lavoro e di servizio e dalle relative circolari applicative conosciute come circolari Sacconi che regola le materie contrattuali, descrive il modello di contrattazione, assegna responsabilità nuove ai dirigenti dei Servizi.

negoziazione complessivi che sappiano coniugare gli interessi di chi fruisce dei servizi (orario di sportello) e quello di chi li eroga (orario di lavoro). In una società complessa, con fenomeni di disoccupazione strutturali, con situazioni urbanistiche nuove e difficili, la programmazione degli spazi, dei luoghi e dei servizi non può prescindere da un'analisi del tempo e dei movimenti (G. Peracchi, 1994, p.1).

L'attenzione è alla qualità dei servizi e dell'ambiente considerate altrettanto importanti per la qualità della vita quanto le condizioni di lavoro e il salario – ricorda sempre Gianni Peracchi nel testo sopra citato. Mentre Sandra Bonfiglioli evidenzia:

(…) Si è passati da un'economia industriale, regolata dall'orario di lavoro industriale, ad un'economia mista, un'economia di servizi, che fa dell'individuo e della vita, non solo fatturi di consumo, ma veri e propri fattori economici. Questo elemento permette di porre una questione che prima, con il vecchio ciclo produttivo, era difficile porre: considerare il cittadino l'unità di misura per regolare e modificare i tempi della città e valutare la qualità del cambiamento. (…) E' utile pensare gli orari dei servizi pubblici come una interfaccia che media tra la domanda degli utenti e l'organizzazione del lavoro interna ai servizi. (…) Per modificare gli orari dei servizi si può agire sugli orari di lavoro, dei servizi e, in generale, sull'organizzazione del lavoro. C'è da fare immediatamente una considerazione: l'utente, lasciato libero di esprimere i suoi desideri, vorrebbe che i servizi della città fossero aperti 24 ore su 24, per poter scegliere, con maggior agio, quando accedervi. (…) Modificare gli orari significa modificare i comportamenti degli utenti e dei lavoratori. E' necessario agire a piccole dosi, in modo da sperimentare, potendo, eventualmente, tornare indietro a sapendo valutare le catene di impatto in quanto qualunque modifica, anche in positivo, produce una catena di impatti che arriva ai regimi familiari. (…) Pensiamo a una madre che va a lavorare in un orario diverso da quello tradizionale. Ciò comporta un faticoso riadattamento dei regimi familiari: chi porta a scuola il bambino? Chi va a prenderlo? Sappiamo tutti cosa succede nelle famiglie tra le ore 7.00 e le 8.00/8.30. E' il momento in cui l'intera famiglia mette a punto e registra le proprie convergenze e divergenze sugli orari. Non si possono fare politiche sugli orari senza il consenso dei cittadini nel loro complesso (S. Bonfiglioli, 1994, pp.7-9)

Una prima lettura dei caratteri temporali della città

I risultati raggiunti dalla ricerca riguardano: a) un prima analisi dei ritmi caratteristici della città; b) una mappatura degli orari e dei bisogni temporali dei servizi pubblici; c) la presentazione di soluzioni per la sperimentazione di nuovi orari per gli uffici pubblici, mediante l'articolazione flessibile degli orari di lavoro e di sportello in rapporto alle esigenze dei utenti-cittadini e dei dipendenti pubblici (INPS e ACI).

Nella parte della ricerca dedicata all'analisi dei caratteri temporali della città in relazione all'assetto urbano emerge una città abitata da diverse popolazioni. Così viene descritta:

> ***Città alta*** *(il centro monumentale, via Gombito-via Colleoni, e mura…). E' il centro simbolico, religioso, culturale, ricreativo. E' frequentato da turisti (provenienti da lontano, ma anche semplicemente dalle altre zone della città), studenti universitari, city users in genere. Vi si leggono dei ritmi rallentati, non scanditi da orari fissi; la dimensione estetica della sosta modulata sul passo. Se leggiamo attraverso il calendario è quotidianamente la città della vita serale-notturna, settimanalmente la città della domenica, dei giorni di festa.*
> ***Città bassa*** *("il centro": il Sentierone, gli edifici pubblici, via XX Settembre, la Stazione). Funzionalmente è il centro amministrativo, direzionale, scolastico, commerciale e come tale è frequentato dagli utenti degli uffici pubblici e dei servizi privati (banche, studi professionali), dai lavoratori pendolari degli stessi servizi, dagli studenti, oltre che dagli utenti di cinema e teatro. (…) E' facile a questo punto la lettura del calendario di questa parte della città che vive di giorno e nei giorni feriali e che nel week-end privilegia il sabato* (L. Brioschi, S. Garbelli, 1994, p.10)

La ricerca e i lavori del Convegno "I tempi, gli orari, la città" del 1 marzo 1994 si concludono con la convinzione da parte dei sindacato che, parallelamente alla discussione in corso sul Piano Regolatore Generale, sia necessario avviare un lavoro di predisposizione del Piano Regolatore degli Orari e del Tempi della città, così come indicato nell'articolo 36 della Legge 142 che assegna al Sindaco il compito di "coordinare gli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché gli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, al fine di armonizzare l'esplicazione dei servizi alle esigenze complessive e generali degli utenti".

> *La scommessa è che l'introduzione di flessibilità consenta al lavoratore scelte individuali gratificanti: perché non dovrebbe essere giudicato "conveniente" l'abbandono di una rigidità e l'introduzione di alternative? (…) Serve alla città distrubuire meglio l'organizzazione dei propri ritmi; serve ai cittadini, ai pensionati, agli utenti occasionali della città avere una città aperta, meno congestionata, capace di un'offerta flessibile e adeguata . Occorrrono orari a misura dei cittadini e non solo degli interessi "forti" siano essi di carattere economico e commerciale. (…) bisogna anche ragionare attorno alla qualità del tempo del non lavoro. Quale è l'offerta territoriale, della comunità per il tempo "liberato" da lavoro?* (M. Laini, 1994, pp.35-39)

Sul metodo di costruzione delle politiche temporali urbane

Sulla modalità scelta a Bergamo per sviluppare e radicare le politiche temporali urbane scrive Mareggi:

> *Le modalità di costruzione sociale delle politiche temporali prova ad ospitare entrambi gli interlocutori (cittadini lavoratori e cittadini utenti) a un tavolo multipartner di lavoro pubblico (in cui il Comune di fa garante) per dare una risposta a questa intenzianalità. Donne e organizzazioni sindacali a Bergamo invitano cioè ad elaborare una Piano territoriale degli orari urbani non riducendo tempi e orari della città esclusivamente a razionalizzazione, efficienza e funzionalità dei servizi ma invitando a incidere con interventi spazio-temporali sulla qualità della vita quotidiana dei cittadini. In questa fase i risultati ottenuti dalla società civile riguardano: la costruzione di una piccola comunità in città competente in materia, l'istituzione di una Commissione del Consiglio delle Donne permanente denominata "Qualità della vita", la sensibilizzazione dell'Assessore all'Urbanistica, Traffico ed Ecologia verso l'adozione di strategie orarie per intervenire sui problemi della mobilità e l'inserimento del Piano territoriale degli orari (…) nelle linee programmatiche dell'amministrazione comunale di centro-sinistra per il quinquennio 1995-1999* (M. Mareggi, 2004, p. 235).

"Per vivere con agio nel quotidiano"

Molte e diverse sono dunque, come si è visto, le donne impegnate in questa fase: il Gruppo "le Donne, i tempi e la città", le donne del Partito Comunista e dalla FIOM –Bergamo, quelle della Fondazione Serughetti–Centro Studi e Documentazione La Porta, quelle della Terza università, per quanto riguarda la società civile. Mentre a livello di governo locale agisce la Consulta delle donne elette nelle istituzioni (Consiglio Comunale e Circoscrizioni).

Le tematiche temporali devono consapevolmente entrare – si insiste - nell'agenda politica e di governo della città, solo così è possibile dare risposta adeguata ai problemi di natura temporale ed oraria che sempre più i cittadini e le cittadine avvertono e denunciano.

A volte queste pioniere si fanno ideatrici e promotrici di iniziative proprie, altre volte si collegano ed interagiscono con azioni volute e sviluppate da altri; sempre portando il proprio punto di vista e competenza, che è anche una vera e propria strategia di azione tra capacità progettuale e intelligenza di mediazione. Succede, per esempio nel 1994, quando il Gruppo "Le donne, i tempi e la città" elabora un documento di riflessione sul Piano Regolatore Generale in corso di redazione dal titolo emblematico: *Vivere nella città, vivere nel quotidiano. Un PRG per vivere*

con agio nel quotidiano nel quale si invita a mettere al cuore dell'azione urbanistica la dimensione quotidiana e il concetto di "agio".

Ma cosa c'è di così interessante nel trascorrere dei giorni, nella normalità, in ciò che facciamo ogni giorno?

Il quotidiano è concepito "come luogo di esperienza e conoscenza". Considerare come centrale questa dimensione significa assumere:

> *(…) il punto di vista di un individuo nella vita reale e concreta. Ciascuno è collocato rispetto alle cose che fa, in casa e sul lavoro, nelle attività e nel tempo libero.Quotidiano non è però l'ambito del "famigliare, della routine, di ciò che si dà per scontato, dell'irrilevante. E' piuttosto la dimensione spazio-temporale di ciascun attore sociale che concepisce, articola e realizza strategie, sommando momenti inventivi ai momenti adattivi. Di questo è fatto, in larga misura, il progetto di vita di ciascuno di noi. E quotidiano è, in una società come la nostra, relazione con una pluralità di aspetti del sistema sociale: le regole e le istituzioni del mercato, le istituzioni del politico e del sociale, l'ambiente, altri esseri umani, un contetso altamente tecnologicizzato. Intelligenza nella società complessa significa allora caratteristiche e tecniche che sono: strategie di adattamento (meccanismi di coping); l'apprendere come "imparare facendo; la capacità di selezione e riorganizzare (mixed scanning, Etzioni; le doti richieste per prevdere e affrontare i rischi insiti nella modernità. La vita quotidiana, ciascuno la conosce bene: dunque opera sulla base di elementi precisi di conoscenza e di previsione, "costruisce", fa scelte, opera "investimenti" (psichici, affettivi, sociali) è autore di "manufatti" e processi sociali (fa funzionare i rapporti con la famiglia, gli amici). E' c'è senso del futuro in ciò che si fa giorno dopo giorno. Lo suggerisce anche Italo Calvino nel suo saggio: "L'attualità può essere banale e mortificante, ma è pur sempre un punto in cui situarci per guardare in avanti o indietro". (…) La maggior parte delle attività che costituiscono quel che chiamiamo "vita quotidiana" sono legate alla riproduzione, e ne sono investite le donne adulte* (Gruppo "Le donne, i tempi, la città", 1994, p.3).

Mobilità urbana e qualità della vita

Tra la fine del 1994 e la fine del 1996 il Comune di Bergamo partecipa al progetto "Moblife" (*A new urban mobility strategy for a better life quality*) ricerca-intervento sul sistema della mobilità urbana bergamasca, svolta dal Censis e finanziata dall'Unione Europea all'interno del "Programma Life" al fine di "ripensare globalmente l'organizzazione degli spazi e dei tempi che costituiscono la

base del modello di mobilità oggi operante nella città di Bergamo".[8] Il Progetto, gestito dall'Assessorato all'Urbanistica, al Traffico e all'Ecologia del Comune di Bergamo, intende disegnare e testare un modello di riferimento per la gestione della mobilità urbana e dei tempi collettivi nell'area di Bergamo con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo di un modello nazionale di gestione della mobilità urbana attraverso strumenti operativi hard e soft e il consenso dei soggetti interessati che partecipano a tavoli di concertazione.

Due sono i tipi di azione previsti: 1) agire sul trasporto pubblico; 2) agire sui meccanismi di regolazione oraria dei servizi pubblici attraverso il coinvolgimento dei diversi attori sociali al fine di operare una razionalizzazione dei tempi e delle modalità di trasporto nella città finalizzata al decongestionamento del traffico, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico per un miglioramento della qualità della vita.

Nella prima stesura del "Documento di elaborazione del modello di riferimento" (rapporto relativo al task 2.1, Roma, ottobre 1995) è presentato uno schema che raccoglie il "sistema delle proposte" suddiviso in obiettivi generali, ambiti di intervento, proposte operative, così articolato:

L'obiettivo generale che riguarda la *desincronizzazione degli spostamenti* ha come ambiti di intervento:

a) la modifica degli orari (modifica degli orari pubblici, delle scuole superiori, degli orari dei musei);
b) gli incentivi per la modifica dei comportamenti (sconti bus, parcheggi, acquisti in ora di morbida);

L'obiettivo generale che riguarda la *riduzione dell'uso dell'auto in città* ha come ambiti di intervento:

a) la promozione dell'intermodalità (valorizzazione dei parcheggi esterni, integrazione tariffaria del trasporto pubblico, coordinamento del trasporto pubblico, sconti parcheggi per car-pooling);
b) l'informazione sui servizi esistenti (guida al trasporto pubblico, sportello informativo, pagine sul televideo);
c) promozione del trasporto pubblico (coinvolgimento delle imprese);
d) riduzione delle cause di mobilità individuale (formule di spesa a domicilio, connessione in rete degli uffici pubblici, coordinamento apertura al publico degli uffici pubblici);

[8] Dal testo di invito alla presentazione pubblica dei risultati dell'indagine svolta dal Censis, Progetto "Moblife", 11 marzo 1996 e firmato da Enzo Rodeschini, Assessore all'Urbanistica, al Traffico e all'Ecologia, Comune di Bergamo.

L'obiettivo generale che riguarda la *facilitazione della mobilità delle persone con handicap* ha come ambiti di intervento:

a) informazione sulla accessibilità (guida all'accessibilità dei servizi, monumenti ed esercizi pubblici);
b) servizi (servizi taxi, servizio di accompagnamento) (Censis, 1995, p.7).

Nel maggio del 1994, a conclusione di una serie di incontri che hanno coinvolto le associazioni e i gruppi di donne operanti sul territorio, l'Assemblea delle rappresentanti istituzionali (organismo deliberato dal Consiglio Comunale)[9] presenta una proposta di deliberazione di un Piano degli Orari della città al Sindaco che verrà però respinta poiché si considera la partecipazione del Comune al progetto "Moblife" già una prima risposta ai problemi temporali dei cittadini.[10]

[9] Sostituisce la "Consulta delle donne elette nelle istituzioni. Tale organismo nel 1996 si chiamerà "Il Consiglio delle donne" e verrà istituito con deliberazione del Consiglio Comunale n° 94/9799. Tale organismo è composto dalle donne elette nel Consiglio comunale, delle rappresentanti delle consigliere di Circoscrizione, dalle referenti di gruppi e associazioni della città. Gli organismi del Consiglio sono: l'assemblea delle rappresentanti; l'esecutivo, le Commissioni di lavoro su: a) famiglia e cittadinanza; b) vivibilità e politiche temporali; c) cultura e comunicazione; d) democrazia partecipata. Tra gli obiettivi: "dare voce alla presenza, alla soggettività, alla competenza, alla autorevolezza delle donne". (testo tratto dal pieghevole di presentazione del Consiglio delle donne).

[10] Si veda: Gruppo "Le donne, i tempi e la città (1996). Proposte per redigere il Piano territoriale degli Orari sono state anche presentate nel 1996 e 1997 dal Gruppo "Le donne, i tempi e la città" e dal nuovo Consiglio delle Donne.

La città degli abitanti: le differenze diventano la misura per agire

La città che pensano le donne di Bergamo è una città fatta di tante persone in carne ed ossa, differenti le une dalle altre, per sesso, età, cultura, biografia. Nel testo a cura del Gruppo "Le donne, i tempi, la città": *Vivere nella città, vivere nel quotidiano. Un PRG per vivere con agio nel quotidiano* si legge a proposito: "Attori sociali o soggetti sono generalmente definiti in termini neutrali, asessuati" (1994, p.4).

Attraverso i loro documenti disegnano un paesaggio urbano in cui le diverse soggettività si incontrano, dialogano ma anche confliggono e competono nell'uso degli spazi e dei tempi della città e dei suoi Servizi.

Nel Documento elaborato dalla 2° Commissione del Consiglio delle donne (ottobre 1997), da sottoporre al Sindaco e agli Assessori competenti, si parla dei diversi soggetti abitanti arrivandone a disegnare addirittura i profili. Con la stessa ammirevole precisione e cura con cui il sarto prende le misure per cucirti addosso l'abito giusto, per riprendere una efficace metafora spesso utilizzata da Sandra Bonfiglioli.

> ***Donne che lavorano con figli in età scolare****, che gestiscono ritmi familiari e tengono in equilibrio esigenze molteplici e convergenti: gli orari scolastici e l'accompagnamento dei bambini, l'orario di lavoro e gli acquisti di prima necessità, gli imprevisti che sovvertono la routine;*
> ***Anziani ed anziani*** *che dispongono di molto tempo e anche di spazio abitativo da condividere (…)*
> ***Giovani impegnati nello studio secondario ed universatario*** *(…) che dispongono di poco spazio e poche opportunità per fra fruttare le loro energie;*
> ***Famiglie in cui vivono persone prive di autonomia*** *(temporanea o definitiva) (…);*
> ***Utenti dei servizi pubblici*** *che perdono tempo in attesa e pratiche superflue e non riescono a capire il linguaggio, la logica, il ritmo della burocrazia;*
> ***Lavoratrici e lavoratori*** *sottoposti ad un orario e a un percorso per recarsi al lovoro rigido, vincolato, senza alternative* (L. Carminati Cremaschi, 1998, p.3).

Come si può osservare, le donne e gli uomini sono pensati nelle loro diverse stagioni della vita e biografie. Sono giovani o meno giovani, impegnati nel lavoro, nello studio oppure in pensione. Sono single oppure hanno figli, magari piccoli; utilizzano i Servizi della città oppure stanno dietro ad uno sportello o negli uffici di questi Servizi.

E parlano del "tempo connettivo", quello che sta tra una attività e l'altra: il "tempo morto" delle code fatte per iscrivere il proprio figlio a scuola o per ritirare la pensione, dell'attesa di un autobus; il tempo dell'imprevisto, dell'emergenza, del "fuori tempo" quando tutto e

chiuso e magari vivi sola in casa con un bambino piccolo o una persona malata che hanno bisogno di una semplice medicina e non sai come fare per arrivare alla farmacia notturna più vicina. Situazioni che sono motivo di stress – denunciano – soprattutto per le donne ed abbassano la qualità della vita.

E ancora, parlano di "città accessibile e amica", di "cura", "qualità della vita" nella città - non a caso il Consiglio delle Donne decide di istituire una Commissione permanente dedicato a quest'ultimo tema.

Donne e organizzazioni sindacali a Bergamo, nella prima fase di questo percorso, indicano un preciso modo di concepire il Piano Territoriale degli Orari (PTO): come uno strumento indispensabile per raggiungere una effettiva qualità della vita urbana.

L'Atlante dei progetti pilota. Primo disegno di politiche temporali

Nel 1998 il Consiglio delle Donne, con il supporto del Sindaco, promuove l'avvio del PTO presso l'Amministrazione comunale con la collaborazione del Politecnico di Milano che già da alcuni anni, come ben si è visto, è presente al fianco dei pionieri supportandoli dal punto di vista tecnico-scientifico e formativo.

Nei primi mesi del 1998 ha inizio la costruzione dell'Atlante dei progetti pilota che danno corpo e attuazione al PTO. Il progetto è promosso dal Consiglio delle Donne, in particolare dalla 2° Commissione che ha anche coordinato e partecipato ai lavori, ed è realizzato dal team del Politecnico di Milano, responsabile Sandra Bonfiglioli (collaboratori Laura Brioschi, Roberta Bonisiol, Marco Mareggi e Micòl Nardi).

Una prima azione riguarda la realizzazione di una serie di interviste agli assessori che compongono la Giunta comunale, con l'obiettivo di rilevare la percezione dei problemi temporali della città e gli aspetti temporali problematici della vita dei cittadini e delle cittadine, e, infine, di individuare i possibili temi progettuali del Piano (Politecnico di Milano– Consiglio delle Donne della città di Bergamo, 1998)

I temi e i problemi emersi durante i Colloqui sono raccolti in un Atlante di progetti pilota organizzato secondo le relazioni fra temi. Ogni progetto è descritto in schede a indice fisso in cui sono stati trattati: il problema/l'obiettivo, gli argomenti e le finalità sociali, le proposte e le aree urbane di intervento, i settori del Comune coinvolti, gli altri Enti coinvolti.

I progetti pilota individuati sono:

- ✓ Animazione e caratterizzazione di un quartiere periferico.

- ✓ Nuovi orari delle scuole. Servizi territoriali di accoglienza per gli studenti.
- ✓ Rivitalizzazione del centro della città.
- ✓ Vivere la notte.
- ✓ I giovani e lo studio. Vivere negli spazi pubblici.
- ✓ Consulta sulla famiglia. Osservatorio dei tempi della città.
- ✓ Accessibilità e percorsi sicuri per gli/le scolari/e.

Degli altri progetti emersi durante i Colloqui viene invece fornito un breve inquadramento problematico. Questi sono stati chiamati "progetti brevi" e sono:

- ✓ Nuovi orari per i luoghi dell'arte;
- ✓ Percorsi in Città Alta;
- ✓ Nuove forme del trasporto pubblico collettivo;
- ✓ Nuovi orari di apertura del cimitero;
- ✓ Nuovi orari per i pubblici esercizi;
- ✓ Nuovi orari per i servizi comunali.

Molti progetti – si legge nella sezione dedicata alla storyboard del lavoro svolto – "riguardano le popolazioni giovanili e i luoghi dedicati alle attività scolastiche, culturali e di intrattenimento. Gli spazi pubblici ad uso degli abitanti residenti e delle popolazioni temporanee rappresentano un fuoco significativi dei progetti presentati nel dossier" (Politecnico di Milano- Consiglio delle Donne Comune di Bergamo 1999, pp. 10-11).

I progetti pilota individuati sono stati presentati e discussi il 6 aprile 1998 durante una riunione aperta al Consiglio delle Donne, al team del Politecnico di Milano e a tre studenti iscritti al 4° anno del PTUA stagisti presso il Comune di Bergamo per la fase preliminare del PTO. Durante la riunione è stata compiuta una valutazione sui progetti che ha portato una prima scelta dei temi per l'ulteriore fase dei Colloqui. Sono stati scelti progetti riguardanti alcuni quartieri, implicanti anche temi e problemi relativi il territorio sovracomunale.

Questi i quattro progetti selezionati:

1. *Progetto pilota: Rivitalizzazione del centro della città.* Pone a problema il declino del centro piacentiniano e della sua desertificazione nelle ore serali. Le proposte progettuali lo interpretano anche come un attrattore di popolazioni temporanee provenienti dal territorio comunale.
2. *Progetto pilota: Animazione e caratterizzazione di un quartiere periferico.* Progetto finalizzato principalmente alle popolazioni residenti. La sperimentazione proposta è orintata al miglioramento della qualità della vita del quartiere, al recupero dei caratteri locali di socialità e all'animazione di circuiti di socialità. Possibili aeree di intervento: Loreto o Mnterosso o Colognola.

3. *Accessibilità e percorsi sicuri per gli/le scolari/e.* Presenta una duplice area di azioni: sia fisiche sui percorsi della città costruita, in modo tale da promuovere l'autonomia dei bambini nel raggiungere le scuole, che di politiche orarie riguardanti l'ingresso e l'uscita dei ragazzi dalle scuole al fine di ridurre il traffico nelle ore di punta.
4. *Consulta sulla famiglia. Osservatorio dei tempi della città.* Si pone come progetto di guida e di orientamento per il Piano dei tempi e degli orari, attraverso la messa in atto di un sistema di monitaraggio sui problemi temporali delle popolazioni residenti e gravitanti su Bergamo (Politecnico di Milano- Consiglio delle Donne Comune di Bergamo 1999, pp. 10-11).

Politiche di quartiere e uso dello spazio pubblico: popolazioni, luoghi, calendari

Una seconda azione finalizzata alla costruzione del Piano degli orari della città, ha riguardato l'incarico di consulenza assegnato dal sindaco nel giugno 1998 al Politecnico di Milano. Infine, terza azione, l'istituzione (ottobre 1998) di un Gruppo di pilotaggio con mansioni di progettazione strategica e supervisione, composto dall'Assessore all'Urbanistica, dal Direttore generale del Comune, tre componenti del Consiglio delle Donne e il team del Politecnico di Milano[11] al fine di selezionare i progetti pilota e definirne le finalità attraverso la realizzazioni di alcuni incontri e workshop con la città (dagli assessori ai presidenti di Circoscrizione, dai rappresentanti sindacali e di categoria, alle associazioni).

> *Si sceglie una metodologia strutturata di confronto non solo con gli assessori e i presidenti delle Circoscrizioni, ma anche con i rappresentanti sindacali, i rappresentanti di associazioni (Infanzia e città, Le Botteghe di via Borgo Palazzo, altre associazioni di via, ASCOM, Confesercenti, Bergamo Ovest) e gruppi di lavoro quali "Le donne, i tempi e la citta" e il progetto "Polaresco". Incontri e workshop si svolgono tra novembre 1998 e febbraio 1999.* (M. Mareggi, 2004, p. 237).

Nell'aprile del 1999, a fine mandato, il Consiglio Comunale approva un ordine del giorno che recepisce gli studi e le ricerche di questa fase preliminare per la redazione del PTO.[12] Allegato all'ordine del giorno votato dal Consiglio comunale vi è un documento (*Indirizzi e strategie per*

[11] Assessore all'Urbanistica (E. Rodeschini), direttore generale (F.Tappani), Consiglio delle Donne (M.Cattaneo, I. Prandi, L. Cremaschi), Politecnico di Milano (S. Bonfiglioli, L. Brioschi, R. Bonisiol), responsabile del gruppo di pilotaggio Maddalena Cattaneo, presidente del Consiglio delle Donne e consigliere comunale (Politecnico di Milano-Comune di Bergamo, 1999, p. 11).
[12] La Giunta si impegna a: 1) Istituire l'Ufficio Tempi della città; 2) Costruire la Consulta cittadina sugli orari e l'Osservatorio sui cambiamenti degli orari; 3) scegliere ed elaborare con Tavoli di concertazione i progetti Pilota del Piano degli Orari.

avviare un Piano dei tempi e orari della città di Bergamo) predisposto dal Gruppo di pilotaggio con il quale si chiude la fase preliminare e si forniscono i materiali per istituire gli organismi tecnici di gestione all'interno della Pubblica Amministrazione.

Il Documento è organizzato in tre parti. Nella prima sono contenuti gli indirizzi e le strategie per attuare il Piano, nelle altre due parti si trovano i materiali prodotti nel corso del lavoro di ricerca e nella costruzione sociale dei problemi e delle possibili solzioni. Nella seconda parte è anche raccolta una sezione dedicata alla descrizione di alcuni caratteri spazio-temporali della città attraverso indagini e lo studio dei materiali prodotti dai diversi progetti urbani che hanno coinvolto la città, in particolare il PRG redatto da Bernando Secchi, nonché una sintesi delle politiche temporali in Italia ed Europa (origini, temi, strumenti).

All'interno del Piano dei tempi e orari della città di Bergamo (marzo 1999), dedicato agli *Indirizzi e strategie per avviare un Piano dei tempi e orari della città di Bergamo,* si evidenzia anche l'importanza del ruolo femminile nel caso bergamasco, in particolare della 2° Commissione del Consiglio delle Donne:

> *(…) nell'animazione del dibattito cittadino sui problemi temporali dei cittadini e nell'attivazione di politiche per il sostegno alle famiglie, la mobilità, la qualità della vita. E' stato infatti il Consiglio delle donne a promuovere presso l'Amministrazione Comunale un Piano degli orari della città. (…) L'entrata delle donne sulla scena pubblica attraverso le loro associazioni e circoli, e l'ampliamento della iniziativa sindacale al territorio, mettono in gioco, come attori delle politiche temporali, i cittadini in quanto utenti dei servizi che regolano il funzionamento della città e in quanto destinatari primi del contratto sociale* (Politecnico di Milano - Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, 1999, p. 9. e p.24).

Mentre, sul profondo cambiamento che coinvolge la città di Bergamo nelle logiche insediative e nell'organizzazione spaziale interna al territorio urbano e al di fuori dei suoi confini amministrativi, si legge:

> La riorganizzazione dello spazio urbano è incentivata da un lento ma costante cambiamento degli orari di lavoro e dalla distribuzione nella giornata dei tempi individuali impegnati nel lavoro, nella cura della famiglia e per sé. Una recente ricerca condotta a Milano da Francesca Zajczyk del Centro interuniversitario "Tempi della città", e numerose analoghe ricerche svolte in Italia e in città europee di grandi, medie e piccole dimensioni (…) hanno mostrato che la città oggi è percepita come un luogo faticoso per vivere e insicuro; che gli orari dei servizi

> sono inadeguati ai nuovi tempi di vita che si vanno instaurando; che lo stress giornaliero riguarda un numero rilevante di cittadini. Stress per mancanza di tempo per molti cittadini e , al contrario, tempo vuoto per altri, giovani ed anziani, è la polarizzazione tipica dei tempi vissuti dai cittadini insediati in città (Politecnico di Milano - Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, 1999, p.27).

In questa fase vengono identificati i temi di indirizzo attorno ai quali costruire le politiche temporali. Gli indirizzi sono stati elaborati nella fase preliminare a partire dal lavoro di riflessione svolto dal Gruppo di pilotaggio con alcune forze sociali cittadine e dal materiale archiviato dal team di lavoro sulle iniziative già promosse dai gruppi istituzionali e circoli sociali in materia di tempi urbani, interpretati secondo le ricerche pubblicate sulle politiche temporali in Italia ed Europa (Politecnico di Milano - Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, 1999, pp.30-46).

Questi i temi di indirizzo :

Spazi pubblici per l'incontro dei cittadini e degli ospiti della città di Bergamo. Una caratteristica singolare di Bergamo riguarda l'interesse per i quartieri e i luoghi urbani, la loro qualità funzionale ed ambientale. I progetti pilota sono: *Rivitalizzazione del centro città* e *Animazione e identità di un quartiere periferico.*

Città amica e solidale. E' una politica che interessa soprattutto le iniziative rivolte ai bambini, alle donne e agli anziani. I progetti per la città amica e solidale riguardano in particolare gli orari dei servizi di interesse pubblico. I progetti pilota sono: *Nuovi orari per i luoghi dell'arte; Percorsi in città alta; Nuove forme di trasporto pubblico collettivo; Nuovi orari di apertura dei cimiteri; Nuovi orari per i pubblici esercizi; Nuovi orari per i servizi comunali.*

La cura dei giovani. I progetti per i giovani sono classificabili nei campi della formazione, della educazione, del tempo libero, dell'ingresso nel lavoro. I progetti pilota sono: *Nuovi orari delle scuole; Servizi territoriali di accoglienza per gli studenti; I giovani e lo stadio; Vivere negli spazi pubblici; Vivere la notte; Accessibilità e percorsi sicuri per gli scolari.*

Il patto della mobilità. Si tratta di riprendere, organizzare e gestire il "Progetto Moblife" iniziato alcuni anni fa, a Bergamo, dal Censis con una cospicua ricerca.

La Sicurezza in città. Una questione temporale. Si tratta di un approccio al tema della sicurezza sviluppato nel quadro del Piano degli Orari di Milano sotto la direzione di Clara Cardia, docente di urbanistica presso il Politecnico di Milano.

Orari per i nuovi progetti della città. Un compito per l'Ufficio tempi. L'analisi di questi progetti è utile per comprendere il ruolo che politiche temporali e in particolare l'Ufficio tempi, la Consulta cittadina, L'osservatorio per l'ascolto e il rilievo delle trasformazioni temporali della città di Bergamo possono giocare nella fase di progettazione e gestione dei progetti urbani.

La costruzione degli organismi di gestione: Ufficio Tempi e Consulta e Osservatorio. Si esplica attraverso l'istituzione di oranismi di gestione delle politiche temporali nel comune e in città.

Dalla lettura dei tempi di indirizzo e delle argomentazione che ne sostanziano la scelta emergono almeno tre elementi: il primo riguarda la definizione dei problemi di natura spazio-temporale che in questa esperienza sono stati costruiti socialmente; il secondo, rimanda all'attenzione che viene rivolta alle diverse popolazioni che abitano in modo stanziale o temporaneo la città, considerate nelle loro diverse articolazioni (studenti, pendolari, residenti, city users) e nel rapporto dinamico che intrattengono con i luoghi urbani, (l'uso del tempo e dello spazio che quotidianamente ne fanno); il terzo, riguarda l'identificazione precisa di alcune zone, quartieri, spazi pubblici della città (il centro piacentiniano, i quartieri Monterosso, Loreto e Colognola, per esempio).

> *Le proposte sottolineate dai membri della Giunta e dalle forze sociali sono così legate a quartieri e luoghi urbani, alla loro qualità funzionale e ambientale. Alcuni progetti scelti, inoltre, implicano temi e problemi relativi al territorio sovracomunale, ad esempio il trasporto scolastico per gli istituti superiori. Si tratta cioè di* ***politiche di quartieri e sull'uso degli spazi pubblici****. La proposta per le politiche temporali per Bergamo in questa fase si configura pertanto con una forte connotazioni non tanto di politica sugli orari dei servizi e la loro razionalizzazione ma come* ***sistema di azioni integrate per aree urbane definite,*** *ad esempio per rivitalizzare il centro piacentiniano della città bassa e invertire la sua fase di declino. Diversamente da numerose altre esperienze italiane ed europee di politiche temporali urbane, non vi è stato a Bergamo il passaggio da un interesse per gli orari dei servizi a un interesse per i tempi di vita dei cittadini la cui qualità non dipende solo da un'amministrazione più efficiente e orientata al cittadino ma anche dalla disponibilità di spazi pubblici per sviluppare circuiti di socialità e riti collettivi* (M. Mareggi,

2004, pp. 240-241).

Nel maggio 1999 con le elezioni amministrative c'è un cambio di governo (che diventa di centro-destra) ma si mantiene il carattere di continuità, in particolare con la presenza di alcuni consiglieri che sono chiamati a rivestire cariche assessorili e che in precedenza hanno votato l'ordine del giorno poc'anzi ricordato. Nonostante ciò, è ancora il Consiglio delle Donne ad avere un ruolo propositivo e di sollecitazione nei confronti del Comune, al quale ricorda, nell'ottobre del 2000, il nuovo compito ad esso assegnato in materia di politiche temporali urbane a seguito della approvazione delle legge nazionale 53/2000.[13]

Per una città sicura

Tornando indietro di pochi mesi, al 2 ottobre del 1998 per la precisione, vi è un'altra iniziativa che è opportuno ricordare al fine di tracciare nel modo il più possibile esaustivo la mappa dei temi e delle questioni che hanno costellato ed orientato l'esperienza bergamasca. Si tratta del seminario di studio "La sicurezza dei cittadini a Bergamo", organizzato dall'Assessorato alla Polizia Municipale e alla Sicurezza in collaborazione con l'Assessorato ai Servizi Sociali. Il tema della sicurezza nell'ambiente urbano sarà, come si potrà notare, un tema ricorrente nelle preoccupazioni e nelle proposte portate avanti, in particolare dal Consiglio delle Donne. Nella relazione presentata al seminario da Maddalena Cattaneo in rappresentanza del Consiglio delle Donne e del gruppo di lavoro, composto da rappresentanti della Pubblica Amministrazione e da associazioni cittadine anche femminili che, all'interno della 2° Commissione hanno prodotto riflessioni e proposte a riguardo, così si inquadra il problema:

> *(…) nell'affrontare le tematiche relative alla quotidianità e per produrre proposte per il miglioramento della qualità della vita nella nostra città, abbiamo constatato che l'esigenza di vivere la città in sicurezza è uno degli elementi ricorrenti ed essenziali per raggiungere quell'obiettivo che ci siamo proposte, che è il miglioramento della qualità della vita.(…) Siamo partite oltre che dalla nostra esperienza e dalle riflessioni personali, anche da riflessioni, dati, rilevamenti e ricerche, esperienze svolte in altre città. (…)*

[13] Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, "La politica dei tempi e degli orari", Bergamo, 1 giugno 2000. Documento elaborato dalla 2° Commissione del Consiglio delle Donne da sottoporre all'attenzione del sindaco e degli assessori. Si tratta di un aggiornamento e di una nuova articolazione del documento presentato il 21 ottobre 1997. Nel documento viene riformulato l'Atlante dei progetti per un Piano territoriale degli orari a Bergamo che comprende: "Orari della pubblica amministrazione", "Commercio e pubblici esercizi", "Notte sicura", "Banca del tempo", "Animazione e caratterizzazione di un quartiere periferico", "Rivitalizzazione del centro città".

> *La città ha bisogno di un progetto che realizzi un bilanciamento di strategie: controllo e repressione, ma anche prevenzione. (…) Un'altra nostra idea su come vivere la città sicura è strettamente legata al Piano dei tempi e degli orari. (…) Si tratta di attivare una politica di riqualificazione urbana che consideri il problema della sicurezza anche attraverso le politiche temporali. Perché capire quali siano le disfunzioni legate agli orari della città evidenzia la carenza di vivibilità, di cui la mancanza di sicurezza è un aspetto significativo. Esemplificando: la frequenza dei mezzi di trasporto, soprattutto notturna, e l'apertura prolungata di alcuni negozi o servizi sono fattori di particolare rilevanza per la vitalità di una strada o di un quartiere. (…) Quindi in tale ambito riteniamo possibili linee di intervento relative a vivibilità e sicurezza da realizzare in una zona o in quartiere della nostra città. Per fare questa proposta noi ci siamo riferite a qualcosa che è già avvenuto, ed è il Progetto di Sicurezza della zona 17 promosso dal Comune di Milano* (M. Cattaneo, 1998).[14]

Nel documento elaborato in preparazione all'incontro sono indicate alcune "piste di riflessioni" come vengono chiamate. Queste sono:

1) *la vivibilità del quotidiano*: "ogni cittadino e cittadina è sempre di corsa tra casa e lavoro in quartieri sempre più anonimi e privati di quei luoghi storici e quindi simbolici di ritrovo e di socializzazione, si sente disperso, incapace di orientarsi, non ritrova più la rete di relazioni che l'avevano accompagnato nei decenni trascorsi";
2) *le consuetudini per necessità*: "le donne si muovono sempre e soprattutto quando ne hanno necessità. Altrimenti le loro azioni e i loro spostamenti sono molto circoscritti a spazi limitati. Quando devono decidere le proprie relazioni ed attività hanno una *libertà apparente:* si trovano intrecciate a vari vincoli;
3) *le consuetudini per qualità e stili di vita*: "E uscire la sera? Tutto diventa più difficile. Poche sono le donne che lo fanno e sono soprattutto quelle costrette da esigenze lavorative e di studio. Ma quali motivazioni ne danno? Dicono che si sentono sopraffatte dalla stanchezza, dalla necessità di occuparsi del ménage domestico nel poco tempo serale a disposizione. Ma forse non è l'insicurezza il principale motivo? Eppure per gli spostamenti serali non ricorrono ai mezzi pubblici: si utilizza l'automobile propria, di amiche o amici, e si esce poco volentieri da sole. (…) Le donne esprimono a più voci il desiderio di poter vivere gli spazi e i luoghi della città, nei tempi e nelle ore diverse (…);
4) *le strategie di prevenzione*: "le donne generalmente cercano di evitare il pericolo, adottando una vera *proscrizione* di determinati comportamenti, azioni e relazioni. Così una sorta di

[14] Il Progetto citato, avviato nel 1998, è stato realizzato con la collaborazione e il coordinamento del "Laboratorio Qualità Urbana e Sicurezza", Politecnico di Milano, diretto da Clara Cardia. Si veda: Comune di Milano, Direzione centrale Ambiente e Mobilità-Politecnico di Milano, 2002.

"prevenzione primaria" si realizza attraverso l'infelice autocensura del "non fare" (…) si evita di attraversare determinati luoghi, di frequentare particolari situazioni o soggetti (…);

5) *condizioni e contesti di sicurezza*: "(…) certamente le donne chiedono condizioni di *maggiore sicurezza soggettiva*: forze di controllo e di repressione. Ed è al governo della città che si richiede di creare *condizioni oggettive di maggiore sicurezza* (…) (Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, 1998).

Il documento si conclude con alcune proposte per integrare prevenzione, sicurezza e solidarietà. Tra queste, l'istituzione di un "Osservatorio sulla Qualità della vita in città"; lo sviluppo di progetti di formazione dei coordinatori locali alla sicurezza in collegamento con il Progetto "Città Sicure" a cui il Comune ha aderito; l'istituzione di un "Comitato di Aiuto Volontario alle Vittime dei reati".

Il Consiglio delle Donne ha inoltre partecipato al lavoro preparatorio per il Protocollo d'Intesa tra Prefettura e Comune di Bergamo siglato nella sede del Convegno.

Nuovi orari scolastici, conciliazione, pari opportunità

Nel 2001 l'Assessore all'urbanistica si fa promotore presso l'Amministrazione comunale dell'iniziativa "Nuovi orari scolastici per conciliare i tempi di vita e lavoro delle donne e migliorarne la posizione nel mercato del lavoro" promossa con il "Centro Interuniversitario di ricerca sui tempi urbani, tempi di lavoro e tempi sociali" (Università di Milano Bicocca, Dipartimento di Sociologia e Ricerca sociale-Politecnico di Milano, Dipartimento di architettura e Pianificazione), responsabile Francesca Zajczyk, e finanziato dalla Regione Lombardia – Fondo Sociale Europeo. Il progetto, che si realizza negli anni 2002-2003 ha come obiettivo quello di sperimentare nuovi orari scolastici orientati alla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei genitori per una migliore armonizzazione degli orari scolastici con le esigenze dei bambini, delle famglie, del personale scolastico e con i ritmi dell'organizzazione urbana. Il Progetto ha visto una costante collaborazione tra l'Assessorato all'urbanistica, il Consiglio delle Donne e il Gruppo di pilotaggio (costituito da un gruppo interassessorile, dirigenti scolastici, "Centro interuniversitario di ricerca sui tempi urbani, tempi di lavoro e tempi sociali" e alcuni

rappresentanti sindacali del personale scolastico).[15] Questa iniziativa FSE, alla quale hanno partecipato come partners i Comuni di San Donato Milanese, Rozzano, San Giuliano Milanese, oltre alla realizzazione di un corso pilota di formazione su queste tematiche, ha consentito di dare continuità alle tematiche temporali in questa città ed ha permesso la nascita di una nuova iniziativa che si realizzerà nel 2004 dal titolo "Tempi della famiglia della scuola e della città. Progetto per la realizzazione del sistema informativo territoriale spazio-temporale del Comune di Bergamo" di cui più avanti si ritornerà.
Sempre facendo riferimento al metodo utilizzato per sviluppare le politiche temporali a Bergamo Mareggi aggiunge:

> *In questa fase di evoluzione dell'azione a Bergamo è opportuno segnalare due aspetti. L'uno procedurale e metodologico di costruzione degli attori delle politiche temporali e l'altro di tematizzazione dei problemi dei cittadini. Come in molte esperienze italiane di politiche temporali urbane l'avvicinare un problema orario concreto attraverso un'azione coprogettuale ha messo in risalto la necessaria animazione di molteplici attori, la necessaria condivisione di più settori della macchina comunale e la necessaria volontà trainante di uno o più promotori che credono nell'innovazione dell'azione proposta e nella sua utilità per molti. A Bergamo, analogamente a molte altre realtà, al di là dei politici vi è stata una grande attenzione e interesse da parte dei tecnici. (…) Sul versante dei cittadini, l'iniziativa FSE sugli orari scolastici propone un tema nuovo di lavoro per le politiche temporali e presenta un'articolazione originale dei progetti. (…) L'avvio di programmi Equal e l'elaborazione femminile hanno più recentemente riformulato il problema degli orari e dei servizi scolastici come un'opportunità di contribuire di ampliare i servizi di conciliazione individuale tra vincoli dettati dai tempi di lavoro e dagli obblighi familiari e parentali che gravano soprattutto sulle donne con figli in età scolare (fase della vita femminile caratterizzata da un alto numero di abbandoni del lavoro). Modulare orari e calendario scolastico può consentire una permanenza delle donne nel mercato del lavoro? E' possibile elaborare strategie orarie e temporali a scuola e in città salvaguardando aspetti pedagogici dei tempi di apprendimento da parte degli allievi? L'ipotesi di una risposta affermativa a questi quesiti è alla base della nuova progettazione proposta dall'iniziativa FSE sugli orari scolastici, che il Comune di Bergamo ha voluto assumere* (M. Mareggi, 2004, p. 245).

Successivamente l'Assessore all'urbanistica iscrive nel Piano Esecutivo di Gestione (PEG) del 2003 del Comune l'istituzione dell'Ufficio tempi e del Piano territoriale della città mentre, alla fine dello stesso anno, il Consiglio delle Donne del Comune di Bergamo, redige un documento programmatico per le elezioni 2004. Eccone alcuni stralci:

[15] Il 5 maggio 2003 si è tenuto l'incontro collegato a questo progetto dal titolo: "Colloquio in città. Gli orari scolastici tra tempi del bambino, della famiglia e della città", Bergamo, i cui atti sono stati pubblicati.

> *(…) La cultura delle donne deve diventare "riferimento" per governare la città. Dalla necessità di trasformare due uova in un momento di convivialità, un pezzo di legno in una tavola imbandita, quattro mura in un luogo di vita, le donne ne hanno fatto un'arte (l'arte del buon governo) che oggi –ritengono – di poter condividere la città. Questa arte applicata alla città si traduce in uso sapiente di ciò che esiste, è il "recupero" di ogni cosa esistente, valorizzando il patrimonio umano e urbano. Ciò significa occuparsi della politica del quotidiano che non esclude una grande e nuova progettualità, anzi ne è strettamente collegata. (…) In un programma di intervento per ben amministrare la città vanno poste come nodali le problematiche riguardanti la "qualità della vita" in una ricerca di armonia nel vivere spazi e tempi urbani* (Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, 2003, p. 4).

Nel rendersi disponibile a partecipare all'elaborazione del Piano territoriale dei tempi - continuando nell'impegno che, come abbiamo, dura da oltre un decennio - il Consiglio della Donne individua in questo documento alcune linee strategiche d'intervento che costituiscono il "programma per la qualità della vita della città".

Tra queste:

a) *la mobilità urbana***.** Su questo tema si chiede tra l'altro "la creazione di uno strumento permanente di collegamento tra il Piano dei tempi e quello della mobilità" al fine di ridurre la mobilità (flessibilità degli orari di lavoro – ridefinizioni degli orari delle scuole superiori);
b) *i problemi della sicurezza***.** Per risolvere i problemi di insicurezza reale e percepita nell'ambiente urbano si chiede di affrontare tali problemi "nell'ambito generale della riformulazione dei sistemi temporali e sociali, quindi al recupero e alla rivitalizzazione del tessuto urbano, alla ricostruzione di un legame fiduciario con il territorio, nella visione di una *città permanentemente attiva* (…) Si tratta ancora una volta della qualità della vita urbana, vista in questo caso come libertà dai pericoli e libertà dalla paura";

Oltre a ciò troviamo: *la cultura nella città, il sistema bibliotecario urbano e il rapporto con i centri socio-culturali; la riforma dei Consigli Circoscrizionali* (Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, 2003).

Sulla necessita di diffondere una cultura dei genere nell'azione di governo più avanti si legge:

> *Senza la prospettiva di genere ci sono parti essenziali di noi, della nostra identità, delle nostre relazioni e della realtà tutta – dai fatti ai simboli ai linguaggi ai saperi – che restano muti, senza significato, senza interpretazione, illeggibili. Riconoscere la soggettività femminile non significa ritagliare tra le altre una*

specifica "questione femminile", ma attraversare tutta la politica con un'ottica di genere, restituendo ad ogni soggetto la parzialità e l'originalità del proprio punta di vita. Tutte le forme, i temi, le scelte della vita politica devono essere letti in un'ottica di genere, da punti di vista femminili e maschili (…). L'assumere nell'azione di governo la cultura della differenza vuol dire proporsi di contribuire alla costruzione di una cultura che sappia declinarsi al plurale, che sia capace di valorizzare i legami e le trasformazioni, che coniughi vicino e lontano, locale e globale in un'ottica di scambio e incontro, che si esprime nella vita quotidiana e nelle relazioni materiali dando dimensione a soggetti diversi, a diversi punti di vista e a diversi linguaggi. (Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, 2003, p. 10).[16]

Nuove iniziative della Pubblica amministrazione per la costruzione del Piano territoriale degli orari della città

Nel 2004, cambia l'Amministrazione comunale e la presidente del Consiglio delle donne diventa assessora, con delega ai Tempi e Orari della città, Pari opportunità e Mobilità.

Nel dicembre 2004 vengono definite le linee programmatiche di mandato (2004-2009) e predisposto il Piano esecutivo di gestione (PEG) 2005 che prevedono la predisposizione e la costruzione del PTO ai sensi della legge nazionale 53/2000 e della legge regionale 28/2004. Le finalità sono: "attuare politiche temporali che tengano conto del tempo quotidiano, del tempo libero, del tempo burocratico, del tempo della mobilità, al fine di armonizzare e valorizzare al meglio la risorsa tempo dei cittadini e delle cittadine". L'obiettivo principale è "La costruzione di una Piano regolatore dei tempi e degli orari della città, come insieme di orientamenti e azioni che entrano a far parte di altre programmazioni quali quella urbanistica, della mobilità, della cultura, del commercio, dei servizi educativi, delle politiche sociali, del lavoro, del turismo".[17]

Nel corso del 2004 si realizza l'iniziativa"Tempi della famiglia della scuola e della città. Progetto per la realizzazione del sistema informativo territoriale spazio-temporale del Comune di Bergamo" poc'anzi ricordata. Il Progetto viene sviluppato con la collaborazione del "Centro Interuniversitario di ricerca sui tempi urbani, tempi di lavoro e tempi sociali" (Università di Milano Bicocca, Dipartimento di Sociologia e Ricerca sociale-Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Pianificazione) e si sviluppa tramite una sperimentazione sul territorio di un'area urbana caratterizzata da significative trasformazioni strutturali, funzionali, demografiche, localizzata nel quadrante sud-ovest della città e parte del Comprensorio assegnato

[16] Al termine del documento si chiede inoltre l'istituzione dell'Assessorato alla Cittadinanza, Qualità della vita urbana e Cultura delle Differenze".
[17] Dalla deliberazione del Consiglio Comunale n° 79 del 26/04/1999.

all'Istituto Scolastico Comprensivo Mazzi. Il risultato conseguito riguarda la definizione di variabili di analisi per la costituzione di un data base del S.I.T. (sistema informativo territoriale) spazio-temporale concepito per essere uno strumento utile al fine di:

1. descrivere i tempi delle famiglie e dei principali servizi territoriali pubblici;
2. operare una descrizione cronotopica della città per progetti di politica temporale e di urbanistica dei tempi;
3. permettere di intervenire sugli orari dei servizi in un quadro di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro delle famiglie;
4. permettere di diffondere informazione e creare cultura sul tema dei tempi e degli orari;
5. consentire analisi comparate cogliendo la/le specificità della città.

A proposito del SIT/Sistema informativo locale dei tempi urbani, nel documento redatto dal gruppo di ricerca del Centro Interuniversitario si legge:

> *Il Sistema Informativo Territoriale cronografico (SIT/T) per la redazione di carte cronografiche è finalizzato al controllo delle trasformazioni in materia tempi/orari dei cittadini e fisico/morfologiche della città in ragione dei calendari di uso dei beni e servizi; alla valutazione dell'impatto delle politiche temporali urbane; al supporto tecnico organizzativo alla decisione pubblica in materia di tempi e orari. Il Progetto SIT/T qui proposto prevede l'utilizzo di tecnologia ChronoGIS di proprietà del Politecnico e integra il Sistema Informativo territoriale (SIT) già in uso nel Comune di Bergamo. Il particolare il SIT/T permetterà alla Città di Bergamo di compiere:*
>
> - ✓ *un monitoraggio costante delle variazioni cronotopiche dell'area di progetto (tra via San Giorgio, San Bernardino e via Moroni a nord e la Circonvallazione Paltriniana sud);*
> - ✓ *un'analisi di scenario per l'attuazione di politiche temporali, in particolare riguardanti i tempi delle famiglie residenti, gli orari delle scuole e degli altri servizi di interesse pubblico insediati nell'area, gli orari e i calendari delle attività commerciali presenti;*
> - ✓ *accompagnamento e valutazione degli impatti di politiche temporali urbane;*
> - ✓ *attività di sensibilizzazione e diffusione culturale in materia di tempi urbani verso la cittadinanza e gli attori locali* ("Centro Interuniversitario di ricerca sui tempi urbani, tempi di lavoro e tempi sociali", 2004)

Nel periodo che va dal 2004 alla presentazione e approvazione del Piano territoriale degli orari da parte della Giunta e del Consiglio Comunale, in previsione per il mese di luglio 2006, diverse sono le azioni adottate e/o avviate dalla Pubblica Amministrazione con l'obiettivo di costruire socialmente il Piano e i suoi progetti Pilota e di formare i tecnici interni al Comune. Ne vengono

ricordate alcune.[18]

Il primo maggio 2005 viene istituito l'Ufficio tempi all'interno della Direzione Territorio e Ambiente –Unità di progetto "Progetto Speciale" Comune di Bergamo, la cui responsabile è anche responsabile della progettazione del Piano dei Servizi e dei Progetti sulla qualità urbana a Bergamo.

Nel giugno dello stesso anno il Comune partecipa al bando regionale collegato alla legge 28/2004 con il progetto "Fuori centro… la periferia al centro. Animazione e identità di un quartiere della città" e ne ottiene il finanziamento nel dicembre 2005. Il progetto ha scelto un quartiere periferico (Redona) per attuare una sperimentazione sull'asse di sviluppo del Piano Territoriale degli Orari "Rigenerazione dei quartieri periferici e del centro cittadini"

Nel luglio 2005 (scadenza 2008) ha anche avvio il progetto Equal II fase dal titolo: "Demetra. Per una nuova cultura di parità e di conciliazione" (Lotta contro le discriminazioni e le disuguaglianze nel mercato del lavoro), Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, capofila Formaper, con "l'obiettivo di favorire l'incremento delle risorse territoriali di conciliazione e della cultura del tempo nei differenti luoghi dell'organizzazione familiare, dei servizi pubblici, e del lavoro, mediante la costituzione delle strutture (Ufficio Tempi) e per l'avvio e la costruzione del Piano dei tempi e degli Orari e la prima rete partenariale esterna per la valorizzazione e promozione delle "Banche del tempo" a Bergamo e Provincia". Tra i partners, oltre al Comune di Bergamo: l'Università degli Studi Milano-Bicocca e i Comuni di Cantù, Como, Cremona, Rozzano, San Donato Milanese.

Nei giorni 17 e 18 marzo 2006 a Bergamo si è tenuto il Colloquio internazionale "Tempi della città nel progetto urbano. Sguardi femminili", organizzato dal Comune di Bergamo -Assessorato Pari Opportunità, Tempi e Orari della città, Politiche della mobilità, in collaborazione con il Politecnico di Milano.[19]

Questa iniziativa si inserisce all'interno delle azioni previste dal Comune di Bergamo finalizzate alla costruzione sociale del Piano Territoriale degli Orari della città e alla sua approvazione da parte del Consiglio comunale e della Giunta con l'obiettivo di: fare tesoro delle indicazioni che arrivano dalla comunità locale facendole dialogare con le esperienze e i casi di

[18] Le informazioni riguardanti le azioni promosse dalla Pubblica Amministrazione in questi ultimi anni sono tratte dai seguenti documenti redatti da Marina Zambianchi, Ufficio Tempi-Unità di Progetti Speciali, Comune di Bergamo: 1. "Documento preliminare per la costruzione del PTO" presentato alla Giunta comunale, dicembre 2005; 2. "Due anni di politiche temporali. Azioni amministrative adottate e/o avviate dal 2004 al 2006", maggio, 2006.
[19] Progettazione Gisella Bassanini, Politecnico di Milano, coordinamanto Marina Zambianchi e Laura Gualandris, Ufficio tempi e Ufficio Pari Opportunità, Comune di Bergamo. Per informazioni sul programma: www.comune.bergamo.it.

politiche temporali tra le più interessanti nel panorama nazionale ed internazionale, ed offrire un momento di riflessione comune sul tema *progetto urbano, cultura femminile e tempi della città.*

Le sessioni che hanno articolato questo incontro - che ha visto la partecipazione di più di trenta relatrici provenienti da realtà istituzionali e non - italiane e internazionali, sono state: 1. Per una città ospitale; 2. Per una città in movimento e sicura; 3. Per una città della cura , ognuna delle quali ha presentato esperienze e progetti realizzati. I lavori si sono conclusi con una discussione a più voci tra le donne che compongono la Giunta comunale di Bergamo e alcune esperte di politiche temporali e rappresentanti della comunità locale. Il giorno precedente, 17 marzo, un ulteriore approfondimento è stato invece dedicato al tema della sicurezza urbana dal titolo : Per una città sicura e ospitale.[20]

> *Le diverse esperienze progettuali presentate, italiane ed europee, hanno offerto interessanti spunti di riflessione e confronto sull'uso del tempo (i tempi del lavoro e quelli di cura, il tempo per sé e quello degli altri, i tempi della vita quotidiana e quelli della città) e su come migliorarlo, gettando le basi per un progetto innovativo che contemplerà le reali esigenze dei cittadini bergamaschi e potrà considerarsi un progetto pilota nell'ambito di queste problematiche"*(M. Zambianchi, 2006, p.12).

Ripercorrendo le fasi e le azioni che hanno caratterizzato l'esperienza Bergamo e il suo percorso di *consapevolezza sociale* in materia di conflitti spazio-temporali, e andando a rileggere i documenti prodotti, ciò che colpisce è l'articolazione e maturazione dei concetti, dei temi, delle riflessioni e proposte messe in campo nel corso del tempo. Colpisce anche la ricchezza dello sguardo sulla città abitata che questo percorso è in grado di offrire a noi ancora oggi.

---

[20] Una sorta di continuazione ideale del seminario di studio del 1998 dal titolo "La sicurezza dei cittadini a Bergamo" di cui si è parlato nelle pagine precedenti e del convegno "Donne: nuove inquietudini e antiche paure. Relazioni e testimonianze sul sentimento di sicurezza delle donne nello spazio urbano". Giornata di studio promosso dal Comune di Bergamo, Assessorato alla Sicurezza e vivibilità, Consiglio delle Donne, con la collaborazione dell'Assessorato Pari Opportunità, Tempi e Orari della città, Assessorato alle politiche sociali, 18 novembre 2005. Nel corso del 2006 la "Commissione Vivibilità e Politiche Temporali" del Consiglio delle Donne, ha prodotto un documento nel quale si ribadisce che il problema della sicurezza è visto "nell'ambito generale della riformulazione dei sistemi temporali e sociali, quindi al recupero e alla rivitalizzazione del tessuto urbano, alla ricostruzione di un legame fiduciario con il territorio, nella visione di *una città permanentemente attiva.* (…) E' evidente che la nostra proposta di *città animata e quindi sicura* fa parte del disegno complessivo di una città vivibile per tutti, cittadini e cittadine di ogni età, dai bambini agli anziani *(…).*" (Consiglio delle Donne-Commissione Vivibilità e Politiche Temporali, 2006).

Riferimenti bibliografici

L. Balbo, (1987), a cura di, *Time to care. Politiche del tempo e diritti quotidiani*, Angeli, Milano.

G. Bassanini, (1992), *Tracce silenziose dell'abitare. La donna e la casa*, Angeli, Milano.

M.C. Belloni, F. Bimbi, (1997), a cura, *Microfisica della cittadinanza. Città, genere, politiche dei tempi*, Angeli, Milano.

S. Bonfiglioli, (1994), "Il Piano regolatore degli orari : i tempi di vita e i tempi di lavoro" in: *il Foglio,* n° 5, anno 3, maggio, pp 7-9.

S. Bonfiglioli, (1995), a cura di, *Il Piano degli Orari. Antologia dei materiali per progettare ed attuare politiche pubbliche*, Franco Angeli, Milano, II edizione.

S. Bonfiglioli, (2001), a cura di, "Urbanistica dei tempi e della mobilità", *Territorio*, n.18, pp. 7-79.

S. Bonfiglioli, (2006) "Politiche dei tempi urbani in Italia per una conciliazione tra tempi di vita e orari di lavoro" in: A. Simonazzi, a cura di, *Questioni di genre, questioni di politica*, Carrocci editore, Roma, pp.279-300).

L. Brioschi, S. Garbelli, (1994), "Analisi dei caratteri temporali della città in relazione all'assetto urbano" in: *il Foglio*, n° 5, anno 3, maggio, pp. 10-12.

R. Camagni, (1996), a cura di, Economia e management. Economia e pianificazione della città sostenibile, Il Mulino, Bologna.

T. Carlstein, D. Parkes, N. Thrift, (1978), *Timing space and spacing time*, Arnold, London.

L. Carminati Cremasci (1992) ,a cura di, "C'è un tempo per ogni città", *Settegiorni. A Bergamo e altrove*, 16 luglio, p. 3.

L. Carminati Cremaschi-Gruppo "Le donne, i tempi, la città" (1992), "I Allegato" in Fondazione Serughetti-Centro Studi e Documentazione La Porta, *Chiedere tempo. Saperi, desideri, progetti delle donne intorno ai tempi*, , Bergamo, maggio-giugno, documento finale, pp.38-39.

L. Carminati Cremaschi-Gruppo "Le donne, i tempi, la città", (1996), *Sugli orari e sui tempi della città. Progetti e proposte*, lettera agli amministratori del Comune di Bergamo, al Consiglio delle Donne e alle organizzazioni sindacali di Bergamo, 27 febbraio, dattiloscritto.

M. Cattaneo, (1998), "Una città sicura per le donne è una città sicura per tutti", relazione presentata al seminario di studio "La sicurezza dei cittadini a Bergamo", Bergamo, 2 ottobre.

Censis, (1995), *Progetto Moblife –Una nuova strategia per la mobilità urbana per una migliore qualità della vita. Elaborazione del modello di riferimento*", Roma, ottobre, prima stesura, rapporto ralativo al task 2.1.

Centro Interuniversitario di ricerca sui tempi urbani, tempi di lavoro e tempi sociali" (Università di Milano Bicocca, Dip. di Sociologia e Ricerca sociale-Politecnico di Milano, Dip. di Architettura e Pianificazione), (2004), "Progetto Tempi della famiglia della scuola e della città. Progetto per la realizzazione del sistema informativo territoriale spazio-temporale del Comune di Bergamo", Milano, marzo.

A. Chiesi, (1989), *Sincronismi sociali*, Il Mulino, Bologna.

Comune di Milano, **Settore Organizzazione-Ufficio Tempi della città**, (1994), *Piano regolatore degli Orari per la città di Milano*, vol. III, Milano, marzo.

Comune di Milano, Direzione Centrale Ambiente e Mobilità – Politecnico di Milano, (2002) *Studio sulla sicurezza delle fermate dei mezzi pubblici. Studi e proposte sulla zona Lorenteggio*, Milano.

Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, (1998) *Una città sicura per le donne è una città sicura per tutti*, documento elaborato dalla 2° Commissione, Bergamo, settembre, dattiloscritto.

Consiglio delle Donne Comune di Bergamo, (2003), *Le donne e la città. Un documento programmatico per le elezioni 2004*, 28 novembre, dattiloscritto.

Consiglio delle Donne Comune di Bergamo- Commissione Vivibilità e Politiche Temporali, (2006) , *Programma di intervento*, dattiloscritto.

I. Farè, **S. Piardi** (2003), a cura di, *Nuove specie di spazi*, Liguori, Napoli.

Gruppo "Le donne, i tempi, la città", (1994), *Vivere nella città, vivere nel quotidiano. Un PRG per vivere con agio nel quotidiano"*, Bergamo, gennaio, dattiloscritto.

M. Laini (1994), "I tempi, gli orari, la città" in: *il Foglio,* n° 5, anno 3, maggio, pp. 35-39.

M. Mareggi, (2004), "Bergamo. Un Piano territoriale degli orari voluto dalla società civile", in: S. Bonfiglioli, M. Mareggi, a cura di, *Nuovi tempi della città per la qualità della vita. Esperienza lombarde in Europa*, ricerca affidata dal Consiglio Regionale della Lombardia all'IReR e realizzata dal Politecnico di Milano, Edizioni Guerini e Associati, Milano, pp. 227-254.

G. Martinotti, (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna.

G. Peracchi, (1994), "Presentazione" in: *il Foglio,* n° 5, anno 3, maggio, p. 1.

C. Plebani, (1992), "Introduzione" in: Fondazione Serughetti-Centro Studi e Documentazione La Porta, *Chiedere tempo. Saperi, desideri, progetti delle donne intorno ai tempi*, , , Bergamo, maggio-giugno, documento finale, p.2.

Politecnico di Milano– Consiglio delle Donne della città di Bergamo, (1998), *Risultato dei colloqui. Primo disegno di politiche temporali*, Bergamo, 6 aprile.

Politecnico di Milano- Consiglio delle Donne Comune di Bergamo (1999), *Piano dei tempi e orari della città di Bergamo, Indirizzi e strategie per avviare un Piano dei tempi e orari della città di Bergamo,* vol 1°, marzo.

Sezione Femminile Nazionale del PCI, (1990), a cura di, *Le donne cambiano i tempi. Una legge per rendere più umani i tempi di lavoro, gli orari della città, il ritmo della vita,* Roma.

S. Tabboni, (1984), *La rappresentazione sociale del tempo*, Angeli, Milano.

F. Zajczyk, (2000), *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Angeli, Milano.

M. Zambianchi-Ufficio Tempi-Unità di Progetti Speciali, **Comune di Bergamo**, (2005), "Documento preliminare per la costruzione del PTO", presentato alla Giunta comunale, dicembre, documento interno.

M. Zambianchi-Ufficio Tempi-Unità di Progetti Speciali, Comune di Bergamo, (2006), *Due anni di politiche temporali. Azioni amministrative adottate e/o avviate dal 2004 al 2006*, documento interno, maggio.

7 - UN PATRIMONIO DI COSCIENZA CIVILE DA VALORIZZARE NEL PIANO DEI TEMPI DELLA CITTÀ

Un patrimonio da spendere localmente e in Europa.

L'originalità del dialogo fra alcuni attori sociali e la pubblica amministrazione per iscrivere il piano degli orari nell'agenda politica - e la continuità del percorso durato più di dieci anni - hanno maturato un patrimonio diffuso di coscienza civile e una elaborazione sulla qualità della vita, specificamente costruita su Bergamo, che è buona cosa valorizzare.

Vediamo perché la valorizzazione non è semplicemente rituale. Nella ricerca promossa da Irer nel 2004 (op. cit) l'originalità del percorso è sottolineato. *"Le politiche temporali urbane a Bergamo (113.143 abitanti, censimento 2001) hanno una caratterizzazione del tutto particolare nel panorama lombardo e nazionale. Esse sono andate configurando per più di un decennio una sollecitazione costante nei confronti del Comune da parte di soggetti diversi della società civile, in particolare le donne* . La continuità è stata ricostruita dalla stessa ricerca.

Questa vicenda è del tutto originale poiché, a parte il caso del piano di Roma nei primi anni 90 dove l'avvio fu promosso dal sindacato e da un forum di donne, in tutte le città italiane ed europee l'iniziativa è stata presa da politici eletti negli enti locali, generalmente donne, spesso accompagnati da tecnici illuminati. Solo successivamente l'iniziativa intrapresa è stata sostenuta localmente da circoli di donne, dai sindacati, dagli impreditori e dall'università. O meglio, è stata sostenuta da *pionieri* che hanno avuto il ruolo di *advisor di innovazione e di nuovi bisogni*, presenti nei sindacati, nell'impresa e nell'università. Essi hanno *reso operabile un'idea* e un bisogno di qualità dei tempi di vita che stava maturando in Italia dalla metà degli anni 80 - e si esprimeva in un largo movimento di donne attive nella famiglia e nel lavoro (doppia presenza) - traducendo l'idea nel campo della politica pubblica specificando contenuti e modalità di gestione.

In nessuna altra città d'Europa esiste, come a Bergamo, una elaborazione *socialmente costruita* che sia altrettanto diffusa, continuata e culturalmente sofisticata attorno alla concezione e alle pratiche per la qualità – si dirà della vita e della città - e i suoi aspetti orari/temporali.

Questo patrimonio può essere speso in due modi nel piano dei tempi:

A- come *risorsa* di conoscenza cumulativa sulle domande di qualità espresse da un'ampia articolazione di abitanti residenti, conoscenza che viene attualmente

richiesta dalle nuove leggi lombarde e cioè, dal *Piano dei tempi della città*, dal *Piano dei servizi* e dal *Piano di governo del territorio* che costituisce la nuova legge urbanistica;

B- come *presenza* di attori sociali esperti e consapevoli nei tavoli di partecipazione per la co-progettazione dei progetti che articoleranno, nel corso del tempo, gli indirizzi tracciati nel piano dei tempi e gli altri piani, fornendo un imprinting unitario alla vasta articolazione di piani che minaccia di disarticolare visioni unitarie e soffrire di sovrapposizioni e conflitti di competenze.

Bergamo è candidata a diventare un laboratorio europeo in materia di politiche temporali urbane - la cui diffusione internazionale è documentata dalla ricerca Irer - per la maturità culturale espressa dagli attori sociali di cui si parla in documenti ufficiali, la capacità e autorevolezza espressa nell' animare la riflessione pubblica e per l'abilità mostrata nel gioco istituzionale.

I caratteri culturali salienti elaborati dai due attori sociali principali, le donne e il sindacato - vedremo successivamente i contenuti di piano che sono stati formulati - sono i seguenti e ben ricapitolati dalla ricerca di Gisella Bassanini. Sarebbe importante fare una ricerca specifica per ricostruire i pionieri presenti nella pubblica amministrazione, specialmente nel Comune, fra tecnici, amministratori e politici che hanno sostenuto, per 10 anni, programmi sui tempi della città nella scuola, nell'università, nel municipio. Senza peraltro riuscire a configurare una competenza tecnica e direttiva che fosse patrimonio comune e usuale. Solo con l'amministrazione comunale in corso le politiche temporali urbane sono diventate programma di governo con l'obiettivo di redigere un piano dei tempi della città:

1- "*Ci siamo domandate chi decide questi orari e questi tempi di lavoro. E abbiamo scoperto che non c'è nessuno coordinamento …. E se partissimo dalle nostre esigenze per ridisegnare i tempi della città?"*[1]. Questa proposizione, tratta dal documento fondatore delle politiche temporali urbane a metà degli anni 80, è stata assunta dal sindacato e dalle donne di Bergamo come percorso per ripensare ai servizi d'interesse generale e agli orari di lavoro nel loro ruolo: a- di strutturazione dei modi di vita personali; b- di strutturazione degli assetti morfologici ed urbanistici della città (questo aspetto è forse il

[1] (1986) *Le donne cambiano i tempi*, proposta di Legge promossa da un Comitato di donne dell'allora Partito Comunista Italiano, poi ripresa nel 1990 con il titolo: *Le donne cambiano i tempi*. Sottotitolo: *Una legge per rendere più umani i tempi di lavoro, gli orari della città, il ritmo della vita,* prima firmataria Livia Turco.

più acerbo) ; c- come risorse per una migliore qualità della vita ed urbana finalizzata ad obiettivi sociali e personali dei cittadini.

Il percorso di interpretazione della domanda sociale, operato dal lavoro delle donne e del sindacato, ha utilizzato un metodo del tutto originale di "fare parlare" le reti di cittadini ed istituzioni che hanno operato attivamente nel miglioramento dei servizi che sono a corredo del vivere quotidiano.

Il Consiglio delle Donne, nel mandato 2004-2009, è formato da 50 donne "rappresentanti di 38 fra gruppi ed associazioni, 5 consigliere comunali e 7 consigliere circoscrizionali" (Bozza.., 2004, pg. 1). Il documento non specifica i colori dei partiti di appartenenza dei partner né gli interessi rappresentati. Ciò perché nessun interesse è di fatto rappresentato, ma tutte e tutti lavorano alla costruzione di un *nuovo spazio pubblico di cittadinanza*. In questo nuovo spazio pubblico di cittadinanza si possono trattare assieme sia le condizioni abitative per vivere (servizi e sistemi degli orari pubblici) e sia gli orari di lavoro che regolano, designando i periodi obbligati di uso del tempo personale, la costruzione dell'agenda personale dei cittadini di qualunque età e sesso. E il valore di questo disegno politico riposa nel *riunificate,* nella conoscenza e nell'azione pubblica, le sfere del vivere (sul territorio) e del lavoro (nello spazio ad esso dedicato).

Vita e lavoro sono sfere che furono *disgiunte* l'una dall'altra nel corso di lunghi processi storici. La leva della separazione in due sfere di ciò che nella vita di una persona appare una continuità inscindibile è avvenuta mediante la designazione del lavoro come sfera pubblica per eccellenza e la designazione delle pratiche di vita come sfera privata.

La ricomposizione delle due sfere e dei due spazi (territorio e del lavoro) fu indicata dagli estensori del documento fondatore delle politiche temporali urbane come necessaria, come *conditio sine qua non*, a rendere operabile l'idea di qualità dei tempi di vita. Dove per tempi di vita non si intende più nominare, come usualmente, le pratiche extralavorative - ciò che resta dalla sfera del lavoro – ma la configurazione complessa e strutturante il tempo personale del vivere formata dai tempi della famiglia e delle relazioni sociali, dagli orari di lavoro e dai tempi scelti *per sé stessi*.

Il concetto di per *tempo per sé* viene specificato: "Chiedere tempo, non è solo

la richiesta di più tempo libero e autogestito, di una più equa suddivisione dei ruoli; è la valorizzazione di ciò che le donne conoscono, desiderano, elaborano a proposito di tempi individuali e collettivi, e la trasformazione di ciò in progetto politico.[8]

Il Consiglio delle Donne ha recentemente attivato 4 commissioni e 2 sottocommissioni che operano nei seguenti campi:
-Famiglia e cittadinanza;
-Infanzia, minori, famiglia;
-Disagio in famiglia con particolare attenzione alle donne;
-Anziane ed anziani;
-Vivibilità e politiche temporali;
- Cultura e comunicazione;
-Democrazia partecipata.
E' facile notare l'ampiezza ed articolazione dei temi assunti per la riflessione e l'impegno. E' importante notare che nessun tema è concluso in sé, ma tutti sono in relazione con nessi significativi del vivere: o come ambiente (la famiglia), o come "messa a problema" (vivibilità e politiche temporali), o come relazione ai corpi (anziane ed anziani). L' approccio è affatto *problem solving oriented* che focalizza l'attenzione sul trovare il più efficacemente e rapidamente possibile la soluzione operativa di un problema. E' semmai ispirato alla *cultura del progettare* che sposta l'attenzione non sulla soluzione bensì sulla *costruzione,* che vuole *colta* e poliedrica, del problema. E la costruzione del problema è contemporaneamente processo sociale, culturale ed espressione di interessi non banalmente intesi. E' un approccio e una pratica di *governance,* iniziata dagli attori sociali bergamaschi ben prima che il termine e le sue tecniche dilagassero nei discorsi forbiti più che nelle pratiche pubbliche reali.
La costruzione di pensiero e di sfera pubblica, operate da questi attori sociali, sono diventati un metodo e una sapienza. Ciò ha evitato che la domanda di azione pubblica espressa ai politici scivolasse verso orizzonti di sindacalismo territoriale finalizzato alle donne. In questa accezione le donne sono intese

[8] Carmen Plebani, "Introduzione" alle relazioni presentate durante il corso in: *Chiedere tempo. Saperi, desideri, progetti delle donne intorno ai tempi*, Fondazione Serughetti-Centro Studi e Documentazione La Porta, documento finale, Bergamo, maggio-giugno 1992, p.2.

come *categoria sociale* privata di diritti di cittadinanza che vanno ricompensati. Le donne hanno fatto di più , hanno agito come un attore sociale capace di un pensiero non particolaristico ma *civilizzatore*. Come un *soggetto* che si va costituendo. In tutta Europa sono attive iniziative che vanno nel senso di un sindacalismo territoriale fuori dal sindacato e si ispirano a un filone della cultura, ormai molto articolata e ricca di ispirazioni diverse, delle Pari Opportunità.

Che tipo di conoscenza è stata costruita come esito di questo *modo di operare relazionale*, animante *l'espressione diretta* di chi opera e la *riflessione teorica* per cercare il senso delle domande interroganti? Certamente non una conoscenza oggettivante come avviene coi metodi disciplinari dell'osservazione scientifica di un oggetto pensato astante ed esterno al ricercatore. Metodo che le scienze umane hanno traslato dalle scienze della natura al mondo antropizzato, senza riuscire a portare l'insieme e la sostanza della dottrina del metodo scientifico, i cui successi nel campo della natura sono indubitabili.

Gli attori sociali bergamaschi hanno agito per 10 anni attuando una conoscenza *viva* della quale si può parlare come esperti sapienti, senza essere specialisti generalisti astratti dai contesti. Una conoscenza che può essere trasmessa e diventare esperienza per chi la riceve e "ne aggiunge del suo". Una conoscenza che è scientifica perché è frutto di osservazioni, riflessioni sistematiche, processi razionali controllabili, argomenti suscettibili di critica secondo referenze teoriche accademiche che sono controllate da comunità scientifiche attive. E' una conoscenza che può essere "portata nelle situazioni" e lì ben *adattata* perché non è stata costruita fuori bensì dentro i contesti e gli operatori. Essa agisce attraverso la *presenza* di qualcuno che c'era e c'è e non secondo lo schema missione/competenza/lavoro/orario.

Queste vicende non sono state esito di un caso fortunato e di un percorso ingenuo. Sia le donne sia i sindacati hanno, fin dai primi anni 90, seguito corsi di formazione dedicati alle discipline afferenti alle politiche temporali e alla costruzione del problema della qualità: urbanistica temporale (Sandra Bonfiglioli e i laboratori del Politecnico di Milano e la Facoltà *Architettura e Società* del campus di Piacenza); sociologia della famiglia (M.C. Belloni, F. Bimbi, 1997; Chiara Saraceno 1983, Laura Balbo, 1987); sociologia del

territorio (Francesca Zajczyk 2000, Guido Martinotti 1993, Matteo Colleoni 2004, Giampaolo Nuvolati 1998, 2002). E attraverso questi studiosi italiani sono entrati in circolo le referenze internazionali: la geografia del tempo, la time budget analysis, la sociologia del lavoro di Jean Yves Boulin e Ulrich Mueckenberger.

In questa vasta rete di lavoro locale e internazionale gli attori sociali di Bergamo hanno svolto un ruolo significativo che ha accompagnato: l' elaborazione dei concetti che stanno alla base del piano dei tempi, città abitata, ritmi urbani, uso del tempo, cronotopo; di trovare un nesso forte fra piano dei tempi e piano dei servizi nel quadro, in Lombardia, del Piano di Governo del territorio; di costruire una dottrina della politica temporale.

E' significativo notare che sia il pensiero delle donne che quello del sindacato sono lontani da una problematizzazione di parte. Al contrario, proprio perché entrambi questi attori sociali guardano le cose da punti di vista chiaramente collocati, essi trattano temi generali in una prospettiva non particolaristica bensì politica nel senso di *polis*, capace di orchestrare i propri interessi con quelli di altri attori e di elaborare una visione generale dei problemi.

Il documento programmatico 2004 del Consiglio delle donne inizia dando valore al patrimonio pubblico e alla città come archivio del patrimonio "La città è un patrimonio sociale e in quanto tale è una risorsa" (op.cit., pg 1) E prosegue "Il punto di vista delle donne è fondamentale per migliorare la vivibilità complessiva. Le donne sono i soggetti più appesantiti dal "carico" della città mal pensata e sono anche i soggetti a maggior rischi di povertà, sia economica che psichica…La cultura delle donne deve diventare quindi "riferimento" per governare la città. Ciò significa occuparsi della politica del quotidiano che non esclude una grande e nuova progettualità, anzi ne è strettamente collegata." (op. cit., pg 2).

E' stata espressa la preoccupazione che una così rilevante presenza del pensiero delle donne possa solo costruire un piano specialistico, orientato alle donne e ai loro problemi, e pertanto non cogliere l'essenza di una politica pubblica che deve essere sensibile ai bisogni di tutti i cittadini e di tutti i portatori d'interessi temporali che sono affatto coesi ma conflittuali fra di loro. Esiste infatti una competizione fra residenti e non residenti nell'uso dei servizi

della città, fra giovani e famiglie nell'uso delle spazio pubblico per intrattenimento alla sera, fra donna e uomo nella ripartizione dei tempi di cura familiare, fra lavoratori e clienti circa l'apertura dei servizi in orari atipici, fra orari di vita eterodiretti e libertà di costruire la propria agenda quotidiana, fra orari della crescita e dell'affettività nella famiglia ed orari di lavoro dei genitori, fra tempo del processo produttivo e orari di lavoro dei dipendenti, fra benessere del corpo e stress degli orari di lavoro.
Come risolvere questi conflitti e secondo quali principi di equità e beneficio sociale? Il pensiero dei sindacati e delle donne ha veramente saputo pensare a una così vasta articolazione problematica? Certamente no, essi hanno fatto di più e diversamente. Hanno aperto uno spazio pubblico e trasparente di costruzione collettiva di questi quesiti e delle risposte possibili. E' questa la strada maestra che assicura al contempo conoscenza e consapevolezza sociale.

Come mai un così profondo patrimonio non è stato già capitalizzato e la domanda di piano iscritta nell'agenda politica? Come mai solo ora? Le cause vanno ricercate ij una debolezza congenita delle donne che si è aggiunta al declino del sindacato ? Vanno cercate nell'incapacità di entrambi di "farsi ascoltare"dai politici? Vanno cercate nel contenuto definitivamente etico di questa idea di qualità che non mobilita ricchezza reale come fa la pianificazione urbanistica che è legata ai valori immobiliari?
Probabilmente coesistono tutti questi aspetti. E' più utile - e forse vero - pensare che è stato ed è *difficile* dare forma di azione pubblica e portare dentro ad una pratica amministrativa l' innovazione portata dai tempi e dalla qualità della vita e da due attori sociali così innovativi e determinati. In breve, fa parte del conflitto più volte descritto da numerose ricerche di analisi della politica pubblica fra tecnici e portatori d'interesse, fra linguaggio e competenza tecnica e linguaggio e competenza dei cittadini. Tanto più reale e forte è questo conflitto se il terreno della politica sono i tempi della vita quotidiana, difficili da osservare dall'esterno e capirne un senso se manca un racconto, sui quali i veri esperti sono i cittadini stessi che valutano in base a stati oggettivi delle cose ma soprattutto in base a valori ed esperienze. Già questa "fisica" del problema dei tempi del vivere quotidiano mette in difficoltà la cultura

urbanistica sebbene dal secondo dopoguerra l'urbanistica europea è stata il terreno di attuazione del welfare coevo – elaborato internazionalmente a sostegno di un nuovo orizzonte sociale e industriale e della crescita del mercato del lavoro operaio- col tema della equa distribuzione dei servizi nello spazio urbano di espansione degli insediamenti , della lotta agli squilibri territoriali, della costruzione multipolare del territorio, dei quartieri autosufficienti in materia di servizi di prossimità, della casa per tutti. Questa urbanistica riformista alla quale certamente si ispira l'urbanistica temporale ha peraltro portato alle estreme conseguenze quella razionalità scientifica usata nei metodi di analisi e di definizione degli interventi che presuppongono variabili osservabili oggettivamente, attenzione alle strutture nelle quali rintracciare regole generali quali i fabbisogni abitativi e le infrastrutture del trasporto di massa.

I tecnici urbanistici non possono che essere messi in una condizione di incertezza disciplinare dagli "oggetti", dai problemi e dai portatori d'interesse temporali. Perché gli orari pubblici di cui si tratta e i ritmi urbani ai quali rispondere con nuove configurazioni di servizi sono esito della normazione in orari, sottoscritti dal contratto sociale, del tempo di vita dei cittadini di Bergamo. Due sono le sorgenti dei tempi urbani che costruiscono l'habitat della vita privata e collettiva dei cittadini abitanti di una città: la città di pietra costruita storicamente e mutante spontaneamente verso la dissoluzione; i tempi donati dalla natura, e per alcuni da Dio, ai corpi dei cittadini residenti che possono essere regolati da norme, leggi e consuetudini attuate dalle istituzioni le quali sono vere e proprie "produttrici di orari pubblici" (Tabboni, 1984).

La dottrina delle politiche temporali

Le politiche temporali sono iniziate dapprima in Italia nei primi anni 90 col piano dei tempi della città di Milano e successivamente a metà degli anni 90 si sono diffuse in Europa Dai primi tentativi ingenui di azione pubblica una rete europea di università ha affiancato il percorso di diffusione e radicamento operando in tre direzioni:

1- La costruzione di una *praxeologia* cioè di una strumentazione tecnica mirata all'azione

temporale: cartografia cronografica (cronocarta degli eventi, carta tematica dei cronotopi urbani, cronocarta degli attrattori, carta on/off degli usi delle aree urbane da parte di popolazioni residenti e non-residenti, carta spaziotemporale delle soglie, cronocarta on/off per politiche di sicurezza dello spazio pubblico); modelli descrittivi dei luoghi abitati (cronotopi); tecniche di governance e di costruzione di tavoli di co-progettazone; modelli di analisi delle politiche pubbliche; sistemi informativi territoriali con oggetti temporali; procedure amministrative per la gestione di piani e politiche.

2- La costruzione di una base teorica, in parte interdisciplinare, per orientare la ricerca e il senso dell'azione pubblica: urbanistica temporale; sociologia della famiglia, del territorio e del lavoro; geografia del tempo; cronobiologia ed ecologia del tempo; arte pubblica per l'espressione di una cultura del tempo; filosofia del tempo e filosofia femminista. In particolare, questi studi teorici permettono oggi di comprendere e descrivere l'azione del tempo nella configurazione urbanistica e morfologica della città costruita. Permettono di descrivere la strutturazione che la forma degli orari pubblici - cioè orari di lavoro e orari dei sevizi d'interesse pubblico - opera sull'agenda delle attività quotidiane dei suoi cittadini e sui ritmi della vita sociale. Permettono di rilevare e descrivere come i modi di uso del tempo personale nelle pratiche della vita quotidiana sono correlati con la distribuzione insediativa delle attività, dei servizi e dei beni pubblici sul territorio della città e su quello extraurbano. Permettono di descrivere e cartografare le reti urbane e i territori che intrattengono relazioni con un polo urbano, ad esempio Bergamo (sistema urbano bergamasco del quale è parte l'area metropolitana bergamasca). Permettono di descrivere e valutare il bilancio quotidiano di uso del tempo fra orari eterodiretti e tempi liberamente scelti. Permettono di descrivere in modo ricco le pratiche e le condizioni di accessibilità dei servizi da parte dei cittadini. Permettono di rilevare e valutare il bisogno di servizi aperti da parte dei cittadini incarnati in diverse età della vita. Permettono di valutare la domanda aggiuntiva di servizi - e i calendari/orari della domanda - da parte dei non residenti che sono temporaneamente presenti in città per motivi di lavoro, di turismo, di consumo e d'intrattenimento.

3- Una vasto atlante di casi studio in materia di ricerca-azione che lavora dentro e sincronicamente ai processi di trasformazione, cioè né prima secondo la vecchia logica "prima conoscere oggettivamente il problema e poi agire sulla base di una razionalità certa", né dopo per prendere le distanze e riflettere teoricamente.

Cinque sono i pilastri culturali della dottrina della pianificazione temporale che informa la modalità di azione pubblica:

A- *L'azione sui tempi della città agisce sulla città abitata,* cioè agisce congiuntamente sulla città costruita e sulla città dei cittadini, poiché permane una profonda relazione fra modi di abitare e città costruita che è come dire, fra *urbs* e *civitas*. Dice il documento programmatico 2004 del Consiglio delle donne di Bergamo " La città è un patrimonio sociale e in quanto tale è una risorsa. Con i suoi spazi, i suoi tempi, e suoi servizi e le sue norme d'uso configura uno specifico modello di socialità….Una città con una buona rete di trasporto pubblico, con case ben costruite e a costi accessibili, con parchi e piazze vivibili, con servizi che rispondano ai bisogni differenziati delle persone nelle varie età della vita, con spazi pubblici da "abitare" e animare, è una città dove si vive bene, che si ama, che rimane nel cuore, anche quando si è lontani. Una città senza luoghi di incontro, come alcuni quartieri della nostra periferia, rende difficile la vita pubblica, così come è difficile prendere "possesso" della città, sentirla propria, se il traffico automobilistico la fa da padrone in ogni suo angolo e non permette di viverla con agio". (op. cit., pg.1,2).

Davvero interessante è l'analisi dei mali delle periferie, tema sul quale si ascoltano in molte città le più variate e strampalate attribuzioni. L'indicazione è semplice ed efficace. Mancano gli spazi per la vita pubblica. Questa indicazione è del tutto coerente con le ricerche sociologiche quando affermano che vivere nei quartieri è esito - per alcune popolazioni di giovani, anziani, immigrati, disoccupati, donne, bambini - di un processo di esclusione sociale. Chi non ha i mezzi, la cultura, l'abitudine a muoversi e prendere i servizi là dove sono, questa persona non trova nel quartiere il corredo di spazi pubblici necessario alla vita di relazione e alla vita sociale. Da qui la condizione di segregazione. (Zajczyk, 2000)

B- L'azione sui tempi della città *agisce congiuntamente nella sfera della vita privata e nella sfera del lavoro* nel presupposto di integrare la separazione che fu costruita per potere regolamentare gli orari di lavoro secondo norme universali, cioè insensibili ai contesti locali e ai corpi (età e sesso). La leva del disegno di integrazione è quello di iscrivere nella sfera pubblica l'attività di cura familiare, assunto già scritto nel documento fondatore del 1986 (op.cit.). "Non è perseguibile un obiettivo di equità e giustizia, né può realizzarsi un progetto di vita sociale senza riconoscere il valore essenziale del lavoro di cura svolto dalle donne nella vita quotidiana. Far uscire questo lavoro dalla pura dimensione familiare e individuale e assumerlo come responsabilità pubblica, rende visibile l'enorme mole di lavoro nascosto e

innominato con il quale le donne permettono la vota materiale, psichica ed esistenziale di tutte e di tutti. Il riconoscimento del valore sociale del lavoro di cura passa attraverso la richiesta e l'ottenimento di spazi,servizi, aiuti economici che ne garantiscano il pieno sviluppo." (op. cit., pg. 1). Si apre qui una questione che va oltre la pianificazione delle condizioni di vivibilità della città, che potremmo chiamare più opportunamente di *abitabilità*.
Il riconoscimento legale del lavoro di cura è un'azione che rinnova il contratto sociale, incide sullo stato e la cultura dei diritti universali e sulla forma generale del welfare, del quale inizia a delinearsi in tutta Europa una riflessione.
Per la vastità del disegno proposto, il Piano dei tempi della città di Bergamo deve intendersi non come la conclusione di un lavoro di pratica sociale ma come piattaforma per il suo dispiegamento in tutti i campi dell'azione urbanistica, sociale e di cultura della cittadinanza.

C- *Valorizzare la scala quotidiana del tempo* è il presupposto per fare uscire le pratiche di cura dalla sfera del privato e aprire una nuova sfera di azione pubblica. La pianificazione temporale è nata esattamente in questo quadro problematico e per queste finalità sta operando. Va sottolineato di nuovo che non si tratta di una banale azione rivendicativa per le donne. Si tratta di aprire un nuovo spazio pubblico che mette al centro il significato e i modi della convivenza e il loro rapporto con la città costruita. Non basta oggi agire sulla leva del progresso economico dal quale ne conseguirebbe un progresso sociale "Va preso atto che- alla crescita economica- non sempre si accompagna la qualità della vita e che, anzi, accanto alla ricchezza di pochi cresce la povertà di tanti" (op. cit, pg 2).

D- *L'azione pubblica agisce in modo partecipato* in due versanti integrati nel medesimo disegno di politica: a-costruisce dal basso i problemi con portatori d'interesse che sono legati ad un contesto specifico per luogo e condizione abitativa, ad esempio i genitori di una scuola, i dipendenti del comune, gli studenti di una sede universitaria; b-attua le decisioni in un partenariato pubblico/privato che garantisce un pool di poteri formali sui cambiamenti degli orari pubblici e l'azione di stampo territoriale. Dice il documento delle donne "Pertanto deve essere considerato inalienabile il diritto di ogni persona alla casa e ad una adeguata dotazione di servizi pubblici, così come deve essere incentivato e garantito il diritto alla partecipazione promuovendo solidarietà e cooperazione tra le persone nel rispetto delle relazioni sociali." (op.cit., pg. 2).
Le politiche temporali hanno anticipato in Italia e in Europa la cultura della governance che è come dire della partecipazione dei cittadini alle scelte della decisione pubblica.

Non si tratta di una scelta culturale ma di una necessità: cambiare gli orari pubblici comporta modificare almeno in parte gli orari di lavoro. In breve si tratta di attuare un nuovo contratto sociale di tipo locale. E ciò è possibile solo se la scelta è condivisa.

E- *L'attenzione ai corpi, cioè alle stagioni della vita e alla differenza sessuale.* Dice il documento delle donne "…con servizi che corrispondano ai bisogni differenziati delle persone nelle varie età della vita". E' davvero un'innovazione per l'urbanistica la richiesta di valorizzare la scala quotidiana del tempo del vivere e lavorare, della cura parentale e del tempo scelto per sé stessi, poiché l'urbanistica si è andata occupando sempre più di questioni strutturali di grande scala e sempre meno della microscala abitativa e dei servizi di prossimità. E' più difficile per un'amministrazione tenere sotto controllo i cordoli dei marciapiedi e altre pratiche di manutenzione che decidere grandi impianti. Altrettanto innovativa è la richiesta di rompere il principio di universalità dei servizi d'interesse generale che ha significato nessuna attenzione all'agio dei corpi, alle necessità degli utenti rispetto alle stagioni della vita e all'ospitalità di minori, donne, anziani, madri e padri con bambini piccoli. Mezzi pubblici dove è normale fare fatica a salire, soste del trasporto insicure e non protette dagli agenti atmosferici, marciapiedi invasi dalle macchine, aree di interscambio desolanti ed insicure, orari di reti modali non coordinate, informazioni e segnaletica inesistente nelle aree di interscambio, percorsi di connessione deliranti tracciati sulla carta e mai messi alla prova, assenza di strutture d'accoglienza, mancanza di accessi per handicappati, sono casi di malacittà normali nelle migliori città italiane e anche a Bergamo.

In un altro documento le donne precisano i soggetti alla domanda dei quali le politiche temporali urbane devono prestare attenzione.

- *Donne che lavorano con figli in età scolare*, che gestiscono ritmi familiari e tengono in equilibrio esigenze molteplici e convergenti: gli orari scolastici e l'accompagnamento dei bambini, l'orario di lavoro e gli acquisti di prima necessità, gli imprevisti che sovvertono la routine;
- *Anziani ed anziani* che dispongono di molto tempo e anche di spazio abitativo da condividere (…)
- *Giovani impegnati nello studio secondario ed universitario* (…) che dispongono di poco spazio e poche opportunità per fra fruttare le loro energie;
- *Famiglie in cui vivono persone prive di autonomia* (temporanea o definitiva) (…);
- *Utenti dei servizi pubblici* che perdono tempo in attesa e pratiche superflue e non riescono a capire il linguaggio, la logica, il ritmo della burocrazia;
- *Lavoratrici e lavoratori* sottoposti ad un orario e a un percorso per recarsi al lovoro

rigido, vincolato, senza alternative.[21]

Le pratiche di ascolto hanno costruito un'analoga geografia sociale che sarà utile per disegnare progetti concreti in fase di attuazione del piano dei tempi. E' un'articolazione basata su due principi: 1- un principio di diritto di cittadinanza che permette di formulare questo tipo di domanda: "sono un/a bambino/a di Bergamo cosa ha fatto per me la mia città?". E un principio di diritto di cittadinanza declinato per le diverse età della vita e conseguenti condizioni di autonomia, valori, sicurezza, tutela, libertà, i altri termini bisogni di servizi ed orari pubblici che accompagnano quella specifica età della vita.

E' interessante concludere riprendendo il documento fondatore*:*

> *"Il problema non è avere più tempo ma diventare padrone e padroni del proprio tempo valorizzando tutte le fasi della vita".*

E' qui espressa implicitamente una valutazione critica della forma attuale del welfare che è basata, per quanto riguarda la bilancia dei tempi di vita e lavoro, sulla logica del risparmio del tempo di cura per renderlo disponibile all'ingresso delle donne nel mercato del lavoro. Il risparmio di tempo dall'attività di cura mediante la sua esternalizzazione dall'ambito familiare e la sua collocazione in servizi all'infanzia e' la sola forma di politica di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro che è possibile attuare?

Già nel 1991 le donne della Fondazione Serughetti-Centro Studi e Documentazione La Porta avevano espresso intenzioni non di parte che contenevano i germi che non ha mai negato il percorso intrapreso nel successivo approfondimento

> "Ragionare sui concetti che costituiscono la premessa di una cultura "altra": "tempi" del quotidiano, del passato e della memoria, degli spazi urbani e domestici, per progettare una città "nuova", una nuova organizzazione, un nuovo spazio personale e sociale. (…) Dal confronto delle donne emerge chiaramente l'interdipendenza tra la loro vita e la vita degli altri soggetti, tra i loro bisogni e quelli degli altri; si evidenzia quindi come le proposte delle donne possano riassumere ed investire trasversalmente il bisogno di tutti"[6].

---

[21] Luisa Carminati Cremaschi (a cura di), "C'è un tempo per ogni città", *Settegiorni. A Bergamo e altrove*, 16 luglio 1998, p.3.

[6] L. Caminati Cremaschi, "I Allegato" in *Chiedere tempo. Saperi, desideri, progetti delle donne intorno ai tempi*, Fondazione Serughetti-Centro Studi e Documentazione La Porta, documento finale, Bergamo, maggio-giugno 1992, p.38. nella versione oggi disponibile di questo Documento sono anche raccolte le relazioni tenute durante il corso da Carmen Plebani, Lidia Menapace, Marina Piazza, Rosangela Pesenti, Paola Manacorda e la relazione tenuta da Nadia Favalli del Gruppo "Le donne, i tempi e la città" al seminario di presentazione della "proposta di legge sui tempi", organizzata con le donne della FIOM di Bergamo il 26 febbraio 1993.

Riferimenti bibliografici

L. Balbo, (1987), a cura di, *Time to care. Politiche del tempo e diritti quotidiani*, Angeli, Milano.

M.C. Belloni, F. Bimbi, (1997), a cura di, *Microfisica della cittadinanza. Città, genere, politiche dei tempi*, Angeli, Milano.

S. Bonfiglioli, J.-Y. Boulin, U. Mueckenberger, a cura di, *Les politiques temporelles locales en Europe*, in corso di pubblicazione.

L. Carminati Cremaschi (1998), a cura, "*C'è un tempo per ogni città*", Settegiorni. A Bergamo e altrove, 16 luglio 1998, p.3.

M. Colleoni, (2004), *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*, Carocci

G. Martinotti, (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna.

G. Nuvolati, 1998, *La qualità della vita delle città. Metodi e risultati delle ricerche comparative,* Angeli, Milano.

G.Nuvolati, 2002, *Popolazioni in movimento nella città in trasformazione: abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs*, il Mulino, Bologna.

C. Plebani, (1992), "Introduzione" in: Fondazione Serughetti-Centro Studi e Documentazione La Porta, *Chiedere tempo. Saperi, desideri, progetti delle donne intorno ai tempi*, , , Bergamo, maggio-giugno, documento finale, p.2.

C. Saraceno, (1983) «Il tempo nella costruzione di ruoli e identità sessuali», in *Rassegna Italiana di Sociologia*, n.1.

S. Tabboni, (1984), *La rappresentazione sociale del tempo*, Angeli, Milano.

F. Zajczyk, (2000), *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Angeli, Milano.

8 - IL PIANO DEI TEMPI IN RAPPORTO AL PIANO DEI SERVIZI E AL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

Orientare ad un approccio spaziotemporale la pianificazione di governo del territorio

L'Amministrazione comunale ha assunto nelle proprie linee programmatiche il *Piano dei servizi* e il *Piano territoriale degli orari* come azioni prioritarie di governo del territorio ed avviato i rispettivi processi di pianificazione rispettivamente nel 2003 e nel 2005.

Questi due strumenti presentano forti coerenze tra loro e rendono possibile un terreno di azione coordinata e reciprocamente proficua:

- entrambi si occupano della città abitata in quanto ambiente dotato di diverse scale di organizzazione;
- entrambi promuovono politiche di qualità che riguardano assieme la vita dei cittadini, la città fisica e il suo funzionamento.

I rispettivi i team di piano, che presentano opportunamente sovrapposizioni e trasversalità, hanno espresso la volontà di agire da un lato, attraverso il Piano dei servizi, nel versante di una integrazione tra piani di settore differenti; dall'altro lato di orientare la pianificazione ad un approccio spaziotemporale, redigendo in parallelo il Piano territoriale degli orari e la necessaria strumentazione tecnico-disciplinare.

In seguito all'emanazione della nuova legge regionale lombarda (Legge 11 marzo 2005, n.12) l'Amministrazione ha avviato il procedimento per la redazione del nuovo *Piano di governo del territorio* e per la revisione del *Documento direttore* dei Programmi integrati di intervento.

Nel quadro ridisegnato dalla nuova legge la sfida è divenuta quella di fare del Piano di governo del territorio lo strumento di integrazione tra le molteplici politiche urbane.

Obiettivo di questo scritto è mettere in luce, allo stato odierno della pianificazione a Bergamo, le ragioni e i luoghi della intersezione possibile tra i nuovi strumenti di pianificazione del territorio, generale e attuativa, e il piano dei tempi.

Radicare l'approccio spaziotemporale nelle pratiche e negli strumenti urbanistici

L'approccio spaziotemporale è andato costruendosi a fianco dell'esperienza delle politiche dei tempi urbani a partire dagli anni '90 ed è caratteristico di una nuova disciplina: "l'urbanistica dei tempi".[1]

L'architettura/urbanistica italiana ha cioè assunto il compito:

- "di *descrivere* integrandole, le ragioni spaziali e temporali delle trasformazioni territoriali e socioeconomiche;
- di ricercare un *metodo della progettazione* architettonica ed urbana sensibile al tempo e allo spazio;
- di sviluppare la *strumentazione praxeologica* complementare al progetto.

Si possono riconoscere oggi dei risultati non puramente tecnici, come lo sono stati per molto tempo, circa la comprensione della *città del tempo* e circa la cultura del progetto *time oriented*.

La sigla della ricerca progettuale riposa sul concetto di *cronotopo*.

Introdurre il tempo nella progettazione architettonica ed urbanistica, sotto la specie dei sistemi di orari pubblici che rendono possibile la vita collettiva di una comunità insediata, comporta:

- farsi carico di un monumento della storia civile del luogo, costruito storicamente da stratificazioni di norme temporali negoziate che permangono a lungo, oltre le generazioni che le hanno iniziate;
- orientare nello spazio e nel tempo *costruiti* nuove generazioni e rendere possibile l'appuntamento e la vita pubblica."[2]

L'urbanistica dei tempi ci dice che alle nuove conformazioni urbane e territoriali che caratterizzano la città del presente è sottesa una inedita configurazione temporale e interpreta la città del presente a partire dall'utilizzo del **tempo come variabile**.

A partire dal secondo dopoguerra l'**urbanistica** ha pensato ai servizi sociali (in particolare per l'infanzia e gli anziani) come parte dell'attuazione del **welfare**.

La logica sottesa può essere letta come tesa al risparmio del tempo della famiglia (specie delle donne) nell'impegno dedicato alla cura parentale per riorientare il tempo liberato al lavoro.

I tempi della famiglia sono stati razionalizzati e regolati dagli orari di lavoro attraverso

[1] "L'urbanistica dei tempi si occupa dei modi e dei ritmi d'uso del territorio da parte dei cittadini residenti e da parte delle popolazioni ospiti, temporaneamente presenti. In breve, l'urbanistica dei tempi si occupa della città abitata" (Sandra Bonfiglioli, "Comprendere la città del presente e rinnovare il progetto urbano in un'ottica time oriented sono ambizioni dell'urbanistica dei tempi", in Territorio 2001).

[2] Sandra Bonfiglioli, "La città del tempo e la cultura del progetto", in Urbanistica 2005

l'esternalizzazione delle pratiche della vita famigliare.

Questa città, la città industriale, il suo funzionamento, l'organizzazione dei suoi servizi, si reggeva interamente sulla temporalità dettata dall'organizzazione tayloristica del lavoro; il ritmo urbano è quello noto della "città di giorno/città di notte", della città che attrae masse di forza lavoro operaie presenti giornalmente secondo orari e calendari standard.

Con gli anni '70 ha inizio la trasformazione delle città negli insediamenti che oggi conosciamo; è il momento in cui si verifica la convergenza di alcuni fenomeni:

1. lo sviluppo delle tecnologie telematiche e nuovi statuti di spazio e tempo da essi portate;
2. la fine della logica agglomerativa dell'insediamento e la nascita della logica diffusiva che scardina ogni "confine" amministrativo che viene però mantenuto come riferimento per la programmazione dei servizi;
3. l'avvio del fenomeno dei trasporti di massa, in particolare dell'automobile privata;
4. nuovi usi del tempo quotidiano in rapporto a nuovi stili di vita.

Prende il via ciò che può essere chiamata la **città dei flussi**, una metafora che indica l'allargamento dello spazio di vita degli abitanti su territori di scale diverse e la costruzione di sistemi urbani tracciati dagli spostamenti e dagli scambi, di cui la città è un nodo.

Cosa succede sul piano funzionale?

A. Cambia la natura degli abitanti e della cittadinanza. Gli abitanti temporaneamente presenti sono spesso numericamente maggiori dei residenti e la loro presenza è calendarizzata e numericamente variabile.
B. L'innovazione portata dagli abitanti temporanei riguarda non solo il calendario di presenza (che si caratterizza per il prolungamento verso la sera, alla notte, nei weekend e nelle brevi vacanze) ma il peso di potere nell'orientare scelte di tipo urbanistico e di politiche urbane.
C. Aumentano le cittadelle tematiche, città nelle città che costruiscono un paesaggio per una pratiche di vita temporanee.
D. La città fisica e la sua articolazione spaziale rapportata agli usi è ridisegnata. È cioè avvenuta una rottura della morfologia urbana organizzata per centro e zone di espansione successiva; l'insediamento periurbano della popolazione non è infatti da intendersi come nuovo modello periferico a bassa densità ma come parte di un arcipelago insediativo su territori di diverse scale spaziali connesse a nuovi stili di vita e lavoro. L'assetto spaziale e temporale dei nuovi stili di vita è vicino a quello portato dalle nuove tecnologie:
   - diverse sequenze lavoro/non lavoro nell'uso del tempo;

- acquisizione di servizi su un territorio più ampio (e non solo sotto casa).

Alla luce di tutto ciò sono emerse nuove domande di conciliabilità che hanno determinato l'avvio delle politiche temporali. Le politiche temporali hanno infatti intercettato la domanda sociale, espressa in particolare dalle donne con alti tassi di cura, sulla conciliabilità di tempi di cura, lavoro e per sé; tempi irriducibili ad una medesima regolazione.

L'urbanistica dei tempi si interroga oggi su quali siano gli **effetti che la nuova città dei flussi induce sui servizi**.
L'aumento della presenza di **popolazioni temporanee** nei luoghi e produce sui servizi insediati i seguenti effetti:

- variabilità del volume della domanda;
- competizione tra residenti e abitanti temporaneamente presenti;
- ridisegno degli orari di apertura sul calendario di presenza degli abitanti temporanei, che si estende verso la notte e nei giorni di vacanza per l'intrattenimento;
- turbative sul traffico e sulla sosta.

Gli **abitanti** chiedono:

1. nuovi profili temporali di apertura e di accesso ai servizi in rapporto alle loro agende quotidiane;
2. personalizzazione del servizio;
3. qualità del servizio rispetto all'agenda di vita;
4. accessibilità multimodale;
5. agio psicofisico nei luoghi di erogazione dei servizi.
6. servizi e spazi pubblici (chiusi e aperti) adeguatamente attrezzati ad ospitare pratiche di vita nei frattempi.

Alleanza tra PTO e PGT: una opportunità nel quadro delle riforme della Regione Lombardia

L'opportunità del radicamento dell'approccio spaziotemporale nelle pratiche e negli strumenti urbanistici trova un terreno particolarmente favorevole nella Regione Lombardia in seguito all'emanazione quasi coeva di due leggi:

- la legge per il governo del territorio (L.R. n.12, marzo 2005) che rinnova i quadri e gli strumenti di azione per la pianificazione territoriale e urbana ai diversi livelli e che, in

particolare, istituisce per la pianificazione comunale lo strumento del **Piano di governo del territorio** in sostituzione del Piano regolatore generale;

- la legge che norma le **politiche per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città** (L.R. n.28, dicembre 2004).

Il tema della qualità costituisce per entrambe le leggi un orizzonte di finalità esplicito che fa intravedere l'opportunità di una loro alleanza. Cosa significa pensare e progettare servizi di qualità per la città del presente? Cosa, e dove, dell'esperienza delle politiche temporali può essere attinto e introiettato nel piano di governo del territorio e dei suoi servizi in particolare?

Servizi e qualità urbana

In ambito urbanistico il tema della qualità si pone innanzitutto come posizione di un annoso problema che riguarda la dotazione nelle città di aree destinate ai servizi pubblici (i cosiddetti standard) che dalla fine degli anni '70, sotto l'urgenza abitativa e in piena fase di espansione urbana, era stato affrontato qualitativamente mediante l'imposizione di quote del territorio da riservarsi alla realizzazione di scuole, servizi di interesse comune, parchi e attrezzature per lo sport, parcheggi[3]. Il processo che si è ingenerato è quello della presenza nelle città di ampi spazi vincolati a standard dai piani regolatori generali ma non necessariamente entrati a far parte del patrimonio pubblico e, soprattutto, in larga misura ancora oggi destinati a servizi mai realizzati.

Intorno al problema della non corrispondenza tra aree vincolate dal Prg e effettiva messa in atto della prestazione dei servizi per i quali sono state vincolate molto è stato sperimentato, a partire dalla metà degli anni '90, con l'avvio della stagione della programmazione negoziata, o dei cosiddetti programmi complessi. È in questo contesto, nell'ambito di rilevanti interventi di trasformazione/riqualificazione urbana, che la nozione di standard evolve da *quantitativa* a *prestazionale*[4] spostando l'accento dalla dotazione minima di aree fissata dalla legge al concetto di servizio effettivamente reso al cittadino.[5] La sussistenza effettiva del servizio diventa prima accezione di qualità per le aree a standard e mediante la prassi della negoziazione urbanistica in contesti di trasformazione diviene misura dell'interesse pubblico.

In questo quadro si iscrive la legge 1/2001 della Regione Lombardia che istituisce il *Piano dei*

[3] DM n.1444/1968.
[4] Fontana G. "Introduzione" a Karrer F. e M. Ricci, a cura di, (2003), *Città e nuovo Welfare. L'apporto dell'urbanistica nella costruzione di un nuovo stato sociale*, Officina Edizioni, Roma, p.13.
[5] F. Karrer e M. Ricci, "La città integratrice di servizi", in Urbanistica Informazioni n.184-2002, pp.6-7..

servizi come allegato al *Piano regolatore generale* alimentando il dibattito disciplinare a livello nazionale e ponendosi come luogo di una sperimentazione di grande interesse. A distanza di quattro anni il *Piano dei servizi* viene ripreso all'interno della legge regionale di riforma urbanistica[6] e elevato ad essere una delle tre componenti del nuovo *Piano di governo del territorio*.

Il concetto di qualità nel Piano dei servizi della Regione Lombardia

In questo contesto si intendono richiamare alcuni elementi sostanziali del *Piano dei servizi* per arrivare a evidenziare i possibili innesti con il *Piano dei tempi* e portare gli argomenti che l'approccio spaziotemporale ha elaborato a sostegno:

- di una qualità anche oraria/temporale dei singoli servizi;
- della rilevanza della componente temporale ai fini del buon funzionamento complessivo delle città.

La legge 1/2001, e ora la nuova legge per il Governo del territorio, assume la pianificazione dei servizi come un elemento essenziale alla qualificazione dello sviluppo urbanistico. Al centro viene posta la qualità della vita.

Si è detto come nel *Piano dei servizi* la qualità sia stata introdotta innanzitutto con l'accezione di "prestazionale", contrapponendo cioè la prassi consolidata di pensare alla dotazione di servizi innanzitutto come dotazione di aree pubbliche, in termini dunque di standard quantitativi.

Il *Piano dei servizi* della Regione Lombardia parte da qui introducendo:

1. una nuova definizione di servizio, non più solo pubblico ma esteso al concetto di interesse pubblico e generale e pertanto gestibile anche da soggetti privati;
2. la possibilità di autodeterminare da parte delle singole amministrazione i parametri minimi di qualità dei servizi, annoverando tra questi anche servizi non localizzati (quali quelli di assistenza sociale non erogati in sede propria) spingendo a che il *Piano dei servizi* divenga lo strumento di integrazione di piani di settore differenti;
3. la necessità di ripensare alle tipologie dei servizi in funzione di nuovi stili di vita e modi d'uso della città e del territorio da parte dei cittadini residenti ma anche di quelli temporaneamente presenti;
4. la determinazione della qualità dei servizi in rapporto ai temi dell'accessibilità e della

[6] Legge Regione Lombardia n.12/2005 "Legge per il governo del territorio". Il Piano di governo del territorio è composto da: documento di piano, piano dei servizi, piano delle regole.

fruibilità che, passando dalla scala del funzionamento del singolo servizio alla scala complessiva della città e del territorio, fa del Piano dei servizi il principale strumento di governo del funzionamento complessivo della città. Il cuore della pianificazione della città.

La nozione di standard muta e viene estesa dai soli servizi pubblici a tutti i servizi di interesse pubblico e generale demandando ai comuni la scelta di quali servizi debbano essere inclusi nel calcolo degli standard. Come era stato previsto dalla norma relativa ai *Programmi integrati di intervento*[7] possono essere annoverati tra i servizi anche quelli gestiti dai privati e dalle associazioni purché regolati da apposito atto di asservimento o regolamento d'uso che ne verifichi la rispondenza con gli obiettivi di qualità della vita urbana fissati dal *Piano dei servizi* stesso. È interessante rilevare che viene inoltre contemplata la possibilità di considerare a pieno titolo anche servizi la cui erogazione non avviene in apposite strutture, quali, a titolo esemplificativo, i servizi sociali e di assistenza[8].

L'introduzione del concetto di qualità nel governo del territorio è pregnante e lascia ampio spazio, aldilà delle prescrizioni di legge e dei suggerimenti dati su come avviare ed elaborare il Piano dei servizi, a iniziative e sperimentazioni.

La qualità della vita urbana è posta esplicitamente come finalità globale e il piano dei servizi diviene uno strumento decisivo per prefigurarla e attuarla. In particolare una dotazione quantitativa "standardizzata" di servizi non è sufficiente a dare risposta alle esigenze dettate da nuovi stili di vita e da nuovi modi di uso della città e del territorio.

Il bisogno di servizi è crescente e sempre più sofisticato e riguarda, oltre all'offerta consolidata, sempre più servizi di tipo innovativo; tutto ciò attiene, come rimarca F. Karrer, a "quel complesso di questioni che generalmente viene definito «nuovo *welfare*»"[9] in cui la politica urbana gioca un ruolo fondamentale. Per l'autore il Piano dei servizi può essere lo strumento urbanistico in grado di agire nel versante di una reale integrazione di piani di settore differenti che hanno nella città il loro comune denominatore. Tra gli altri ipotizza la

---

[7] Legge Regione Lombardia n.9/1999.

[8] Nella Delibera di Giunta regionale 21 dicembre 2001 n.7/7586 "Criteri orientativi per la redazione del Piano dei servizi" si parla di servizi "non coincidenti con l'esistenza di apposite strutture". Karrer e Ricci rimarcano una coerenza tra la riproposizione in ambito urbanistico del tema della pianificazione dei servizi e alcuni provvedimenti legislativi inerenti l'assistenza sociale e sanitaria (Dlgs 299/1999 e L.328/2000) sottolineando due aspetti: la ricerca di una integrazione tra dimensione funzionale e dimensione spaziale nella pianificazione sociale (amplia la gamma dei servizi, delle forme e dei modi di erogazione e contemporaneamente introduce lo strumento dei piani di zona territoriali, in sostituzione della precedente struttura per unità locale); l'opportunità che il Piano dei servizi costituisca lo strumento che integra pianificazione urbanistica e pianificazione sociale. Karrer F., Ricci M., *Città e nuovo welfare*, Officina, Roma 2003, p.17-37.

[9] Karrer F., Ricci M., op. cit., p.19.

possibilità di una proficua integrazione con i Piani dei tempi e degli orari.
Le nozioni di servizio e standard non coincidono automaticamente. Il Piano si definisce come uno strumento di programmazione generale dell'offerta di servizi e come l'ambito in cui selezionare quali, tra tutti, debbano essere inclusi tra gli standard urbanistici perché riconosciuti "come essenziali e basilari per l'equilibrata strutturazione del territorio"[10]. Gli obiettivi individuati dalla pubblica amministrazione per la redazione del Piano dei servizi assumono una valenza sovrasettoriale e l'accezione di qualità si estende dalla prestazione del singolo servizio a quella del governo del funzionamento complessivo dell'intero territorio urbano; gli obiettivi per la pianificazione dei servizi costituiscono l'elemento di coerenza rispetto a tutte le azioni di intervento sulla città. In questo senso si iscrive la posizione di chi esorta a guardare alla pianificazione dei servizi non tanto come ad una politica settoriale, quanto piuttosto come al cuore della pianificazione della città[11].

Cosa è qualità in termini spaziotemporali

Il concetto di "qualità della vita" sta operando profonde modifiche nella formulazione delle politiche di intervento pubblico, nei suoi obiettivi e finalità, al fine di migliorare la vita individuale e collettiva.

Fin dalle loro origini a metà degli anni '80 le politiche temporali hanno posto al centro il tema della qualità della vita; esse nascono come politiche di qualità che agiscono sugli orari dei servizi pubblici al fine di raggiungere i seguenti **obiettivi**:

- il miglioramento della qualità della vita individuale dei cittadini, nei termini di una migliore conciliazione dei tempi famigliari, degli orari di lavoro e dei tempi per sé;
- il miglioramento della città abitata, nei termini di una migliore organizzazione funzionale dell'organismo urbano, per dare migliore accessibilità al patrimonio pubblico di beni e servizi, e nei termini di un'architettura degli spazi pubblici incentivante nuove pratiche di vita sociale;
- il miglioramento delle condizioni territoriali dello sviluppo economico sostenibile, in ragione non solo della globalizzazione che richiede nuovi assetti locali e connessioni fra i territori, ma anche di nuovi valori attribuiti alla qualità dell'ambiente.

[10] DGR Lombardia 21 dicembre 2001 n.7/7586, Parte II, punto 1.
[11] Paolillo P.L., "Una questione estesa: settoriale o preliminare, il Piano dei servizi?" in *Territorio* n27/2003.

L'idea di qualità portata dalle politiche temporali urbane è caratterizzata da alcuni **aspetti innovativi**:

- dà valore alla scala quotidiana del tempo come misura della qualità di vita degli abitanti e, grazie a ciò, integra sul territorio le sfere separate della vita privata e della famiglia con la sfera pubblica del lavoro e dell'impresa, mediante i percorsi individuali di vita e lavoro;
- integra, con la valorizzazione delle pratiche di vita degli individui, delle collettività e delle imprese, gli obiettivi di miglioramento individuale, sociale e fisico-morfologici della città costruita;
- mette in relazione la piccola scala delle pratiche di prossimità con la grande scala della mobilità.

Il concetto di qualità è intimamente connesso ai soggetti abitanti (residenti e temporaneamente presenti) portatori di interessi dipendenti dalle loro età e stagioni della vita e alle loro pratiche di vita quotidiana nei diversi luoghi che, insieme, costituiscono il loro territorio di vita.

Le politiche temporali ci hanno mostrato che la componente oraria dei servizi costituisce oggi un tema urbanistico; ciò in quanto la domanda di nuovi servizi e le caratteristiche di quelli esistenti è fortemente dipendente da nuovi usi della città e del territorio che sono a loro volta in stretta relazione con nuovi stili di vita e usi del tempo da parte dei cittadini.

Le caratteristiche principali dei progetti/politiche a carattere temporale sono:

- essere azioni co-progettate che vedono il coinvolgimento della comunità locale (istituzionale, economica e sociale);
- essere azioni trasversali, intersettoriali e multiscalari poiché coinvolgono ambiti diversi di interesse (la sfera individuale, quella del lavoro, della famiglia) settori diversi (l'impresa, i sindacati, l'Amministrazione Pubblica, i cittadini organizzati e non, etc.), il singolo quartiere o l'intera città;
- essere azioni sperimentali in continua verifica/evoluzione;
- essere azioni di costruzione e mediazione sociale.

La qualità temporale dei singoli servizi. Obiettivi di qualità oraria

Gli orari sono localizzati, sono cioè una componente del servizio stesso che permette al servizio di funzionare nel quadro della sua missione.

La qualità oraria/temporale nei servizi è data da:

- l'orario dei servizi, in rapporto al profilo temporale della domanda;
- le opzioni di scelta offerte per costruire l'agenda quotidiana degli abitanti, delle famiglie e delle imprese al fine di migliorare la conciliazione dei tempi di vita, di lavoro e per sé;
- l'accessibilità al servizio.

In sintesi gli **obiettivi di qualità oraria** dei servizi riguardano:

- l'adeguamento dell'offerta oraria di apertura dei servizi al profilo temporale della domanda;
- l'incremento delle opzioni di scelta dei servizi sul territorio (orario, localizzazione, modalità di fruizione) per migliorare l'agenda quotidiana degli individui, delle famiglie e delle imprese e migliorare la conciliazione dei tempi di vita, di lavoro e per sé;
- il miglioramento dell'accessibilità ai servizi per residenti e non residenti;
- il miglioramento della mobilità delle persone, anche pedonale, e la connessione spaziale e temporale fra territori a diverse scale.

È in particolare attraverso il concetto di **accessibilità** ai servizi (localizzati e a-spaziali) che si esprime il contributo delle politiche temporali alla determinazione della qualità dei servizi.

Il termine accessibilità, insieme a fruibilità e qualità, è espressamente usato nel testo della legge sul governo del territorio della regione Lombardia dove è assunto come fattore di riferimento per la valutazione de "l'insieme delle attrezzature al servizio delle funzioni insediate nel territorio comunale".

L'accessibilità spaziotemporale ai servizi è interpretabile insieme:

- come un tema di *fruibilità* oraria in rapporto alle diverse tipologie di utenti e ai vincoli temporali dettati dalle loro agende. I problemi da affrontare riguardano l'adattamento degli orari dei servizi alle esigenze dei cittadini; la conciliazione dei tempi di vita, di lavoro e per sé; il funzionamento della città (orari dei servizi e urbanistica); servizi avanzati per popolazioni mobili.
- come un tema di *mobilità* sostenibile. I problemi da affrontare riguardano la connessione della piccola scala degli spostamenti con la grande scala; assumere le dimensioni sociali della mobilità (donne, giovani e altri soggetti di fronte al problema di spostarsi); la mobilità per le imprese e i lavoratori; la mobilità pedonale e la riqualificazione e sicurezza degli spazi pubblici.

La qualità/accessibilità spaziotemporale nella determinazione del funzionamento complessivo della città

La qualità di ogni singolo servizio nulla dice della qualità dell'organizzazione urbana complessiva. Per trovare indicatori di qualità occorre comprendere il ruolo dei servizi e degli orari nel funzionamento complessivo dell'organizzazione della città.

L'approccio spaziotemporale descrive il funzionamento di città e territorio come esito della regolazione di relazioni spaziali e relazioni temporali animate dalle pratiche individuali e collettive di vita e lavoro. Destinare suolo ai servizi e pianificare i loro orari di apertura significa, insieme, governare le trasformazioni di uso del territorio. Significa cioè occuparsi del funzionamento della città come regolazione continua dell'organizzazione della vita collettiva. Il buon funzionamento della città è in questo senso un'accezione qualitativa in cui convergono le finalità dei piani dei tempi e dei piani dei servizi.

Alla scala urbana l'attività, la localizzazione e l'orario di apertura di ogni singolo servizio giocano un ruolo corale nel definire il complesso organizzativo. Il passaggio dall'attenzione al funzionamento del singolo servizio alla qualità complessiva del funzionamento della città può essere descritto come il passaggio dal concetto di accessibilità alla scala locale del servizio a quello di accessibilità alla scala urbana.

Il Pto per il governo del territorio a Bergamo

Gli strumenti principali per la pianificazione di livello comunale individuati dalla legge lombarda sono il *Piano di governo del territorio*, i piani attuativi e gli atti di pianificazione negoziata con valenza territoriale.

Il Piano di governo per la città di Bergamo è oggi in fase di elaborazione.
Lo stato di avanzamento della costruzione dei tre documenti di cui è composto, Documento di piano, Piano dei servizi, Piano delle regole, è differente:

- in fase di elaborazione gli studi conoscitivi e orientativi alla definizione dei contenuti strategici del Documento di piano;
- in fase avanzata di elaborazione il Piano dei servizi, di cui è stato redatto il documento preliminare nel dicembre 2005

ma soprattutto molti sono i materiali intermedi prodotti (relazioni, presentazioni, studi) che manifestano l'importanza assegnata all'occasione di redigere il nuovo strumento urbanistico generale e l'investimento, in termini di risorse umane e di aspettative, che l'Amministrazione ripone su di esso.

Per quanto concerne la pianificazione negoziata, Bergamo ha acquisito una esperienza decennale che è stata recentemente ricapitolata in occasione dell'aggiornamento del *Documento direttore dei programmi integrati di intervento* nel dicembre 2005. Questo documento costituisce un elemento fondamentale nel processo di costruzione del Piano di governo in quanto ricapitola e traduce ad un livello operativo gli obiettivi strategici fissati dalla pubblica amministrazione e, attraverso gli studi conoscitivi elaborati, contribuisce alla costruzione del quadro conoscitivo richiesto dal Documento di Piano.

In rapporto allo stato di avanzamento del processo di pianificazione si cercherà di mostrare dove e come può realizzarsi un rapporto proficuo tra Piano di governo del territorio e Piano dei tempi per la città di Bergamo.

I principi ispiratori della legge e gli obiettivi

- *Sussidiarietà*, sia verticale (competenza delle attività amministrative agli Enti locali più vicini ai cittadini), che orizzontale (valorizzazione ed ampliamento degli spazi di libertà e di responsabilità dei cittadini rispetto al ruolo delle istituzioni);
- ***sostenibilità delle scelte di pianificazione*, sia dal punto di vista ambientale, che sociale ed economico: es.: cultura del recupero del territorio, minimizzazione del *consumo del suolo, etc.;***
- **ampia *partecipazione dei cittadini* alla definizione delle scelte di governo del territorio;**
- *flessibilità* della pianificazione territoriale, in contrapposizione con la rigidità del precedente modello, gerarchico e a cascata;
- *perequazione* delle ricadute economiche delle scelte pianificatorie

da *Documento preliminare – Piano dei servizi, dicembre 2005*, a cura dell'Ufficio Piano dei Servizi

Sostenibilità

Come l'approccio spaziotemporale e le politiche sui tempi urbani declinano il concetto di sostenibilità?

Le politiche temporali hanno trattato il tema della sostenibilità particolarmente nella declinazione di "mobilità sostenibile". La mobilità nelle aree metropolitane è un problema di governo specifico. Oggi ci si avvale di un'ottica temporale per il trattamento del problema della mobilità di merci e persone. Le politiche temporali urbane per la mobilità sostenibile in un'ottica di *governance* hanno promosso nel campo della ricerca, negli ultimi dieci anni, un vasto materiale concettuale, di modelli analitici e di simulazione, di ricerca cartografica anche in senso di cronomappe, di prototipi e strumentazione tecnologica. L'ipotesi è che la strutturazione della domanda di mobilità delle persone e merci è dipendente da quattro grandi cause:

1. la strategia individuale di uso del tempo e i bilanci tempo che sono in relazione coi vincoli di cura e lavoro e con le risorse sul territorio per conciliare tempo obbligato e tempo libero;
2. le morfologie spaziotemporali dei cronotopi dell'area metropolitana che attraggono spazialmente e calendarialmente le popolazioni da diverse scale e le infrastrutture di accessibilità che portano "lì ed ora" i flussi di spostamenti;
3. i ritmi urbani collettivi che dipendono dagli orari di lavoro e dall'articolazione dei tempi sociali oltre che dagli stili di vita locali;
4. la dinamica della trasformazione urbana in ragione dell'insediamento periurbano delle popolazioni e di nuove imprese che incentiva gli spostamenti di persone e merci.

L'innovazione, in termini di concetti e di modelli analitici, messa a disposizione dalla pianificazione territoriale ed urbana time oriented riguarda:

- l'approccio temporale ai modelli analitici e alle cartografie;
- la valorizzazione dei diversi portatori d'interesse per costruire il problema delle mobilità;
- la valorizzazione dell'azione pubblica orientata alla governance.

Come possono le politiche temporali contribuire alla definizione di indirizzi di pianificazione atti a garantire processi di sviluppo sostenibili per la città di Bergamo?

L'innovazione messa a disposizione dalla pianificazione territoriale ed urbana time oriented riguarda:

1. l'approccio temporale ai modelli analitici e alle cartografie;
2. la valorizzazione dei diversi portatori d'interesse per costruire il problema delle mobilità;
3. la valorizzazione dell'azione pubblica orientata alla governance.

Le strategie elaborate riguardano:
1. i patti della mobilità fra imprese ed enti localizzati in una medesima area urbana;
2. il governo dei calendari ed orari di attrazione e generazione di flussi prodotti dalle attività insediate in un cronotopo;
3. la cartografia cronografica georeferenziata per monitorare i cambiamenti temporali di un luogo e i flussi generati dai calendari di attività;
4. i servizi avanzati per popolazioni mobili (servizi nomadi).

Il Piano dei tempi si può configurare come uno degli strumenti messi in campo dal Piano di Governo del territorio ai fini del raggiungimento di obiettivi di mobilità sostenibile.

Dove/Come
Nel *Documento di piano*:
- iscrivendo il Pto tra gli strumenti di governo del territorio deputati al raggiungimento di finalità di sostenibilità urbana;
- integrando gli indicatori di valutazione ambientale con indicatori orari/temporali.

Nel *Piano dei servizi*:
- iscrivendo il tema della mobilità sostenibile tra gli obiettivi di qualità dei servizi e individuando il Pto/le politiche temporali come uno degli strumenti attuativi per il perseguimento dell'obiettivo;

Nel *Documento direttore dei PII*:
- integrando gli indicatori per la valutazione delle proposte di intervento deputati a verificare la loro rispondenza agli obiettivi di governo fissati dal Piano

Partecipazione

In che modo il Piano dei tempi può partecipare alla costruzione del processo di piano a Bergamo in un'ottica di governance?

Gli strumenti di democrazia diretta hanno il ruolo di orientare e condividere le scelte quotidiane dell'amministrazione della cosa pubblica a partire dai problemi e bisogni degli abitanti. L'idea è fondata sulla possibilità di "dare voce" ai cittadini, i quali possono esprimere le loro istanze sotto forma di argomenti, conflitti, attese, bisogni. Ed è anche fondata sull'ipotesi che i cittadini conoscono aspetti della vita collettiva sul territorio che costituisce un patrimonio utile alla decisione pubblica.
L'esperienza di politiche temporali urbane ha mostrato che l'espressione del bisogno da parte dei cittadini, che spesso viene presupposta esistere, una volta che si sia trovato lo spazio per la parola, è il problema più consistente dell'iter partecipativo. Le categorie sociali che sono portatrici di interessi rilevanti in materia di orari pubblici e conflitti temporali, non hanno tradizione di "prendere la parola". Le donne, i minori, i giovani sono portatori d'interesse silenziosi, cioè non prendono facilmente e spontaneamente la parola nell'ambito dell'azione pubblica.

Quale contributo originale porta?

Le politiche temporali partono dai problemi e dai bisogni degli abitanti ed hanno elaborato tecniche di animazione pubblica partecipata, rivolte anche ai portatori di interessi silenziosi (le donne, i minori, i giovani):
1. l'ascolto qualitativo (interviste; colloqui; focus group; call center per il cittadino "arrabbiato");
2. la coprogettazione di soluzioni in tavoli partenariali;
3. la valutazione dei risultati conseguiti nel breve e medio periodo (focus group; audit; valutazione prestazionale post occupativa; individuazione degli ambienti di impatto

dell'azione e valutazione dei risultati conseguiti in questi ambienti - es. l'ambito della famiglia rispetto ad un utente).

Il Piano dei tempi è un piano partecipato ed ha elaborato tecniche di partecipazione e di coprogettazione che garantiscono il coinvolgimento di cittadini e associazioni al processo di governo del territorio

Dove/come

Nel *Documento di piano*, per la costruzione di uno scenario urbano e territoriale condiviso dagli abitanti

Nel *Piano dei Servizi*, per il rilievo della domanda, la valutazione dei servizi esistenti e il monitoraggio e la valutazione post occupativa

Nel *Documento direttore* dei PII, per il coinvolgimento nel processo di co-pianificazione (vd. *Documento direttore dei programmi integrati di intervento* - dicembre 2005, parte quarta) e per la valutazione ex-ante dei progetti di trasformazione, il monitoraggio e la valutazione post occupativa.

Il Pto per il governo del territorio a Bergamo
SCHEDA 2 - Pto e Documento di Piano

Contenuti
- **definisce l'assetto strategico in merito alla struttura urbana ed elabora opzioni di sviluppo delle politiche urbanistiche (è molto aderente con documenti di tipo politico amministrativo come le linee programmatiche di mandato);**
- **elabora criteri e regole per lo sviluppo di piani e programmi complessi;**
- elabora e definisce regole per l'attuazione di meccanismi di perequazione e compensazione urbanistica ed ambientale;
- elabora e individua meccanismi di incentivazione per le trasformazioni e gli interventi.

Relazioni con gli altri strumenti e livelli
- assume e dialoga con gli strumenti della pianificazione sovraccomunale;
- coerenza l'elaborazione e l'attuazione del Piano dei Servizi;
- attiva piani e programmi complessi;
- coerenza ed indirizza l'elaborazione e l'attuazione del Piano delle Regole.

da *Documento preliminare – Piano dei servizi, dicembre 2005*, a cura dell'Ufficio Piano dei Servizi

Il *Documento di piano* esprime il livello di pianificazione strategica del Pgt (definisce uno scenario territoriale condiviso dalla comunità che, attraverso i suoi attori locali pubblici e privati, diviene essa stessa attuatrice e costituisce la regia delle politiche di intervento sul territorio) e contemporaneamente ne traccia la dimensione operativa (determina gli obiettivi specifici e adeguate politiche di intervento per le varie funzioni; verifica la sostenibilità ambientale e la coerenza paesaggistica delle previsioni di sviluppo; dimostra la compatibilità delle politiche di intervento relazionandole al quadro delle risorse economiche attivabili).

Per quanto attiene la dimensione strategica del *Documento di piano* l'elemento di coerenza con il Pto si individua nella coerenza con gli indirizzi individuati:

"- **la sostenibilità**, intesa come garanzia di uguale possibilità di crescita del benessere dei cittadini e di salvaguardia dei diritti delle future generazioni, raggiungibile grazie allo sviluppo sostenibile delle trasformazioni urbane, da intendersi quali interventi di qualità urbana;

- il raggiungimento della **qualità urbana** quale obiettivo delle azioni di governo del territorio e quale espressione di vivibilità della città, cioè il punto di equilibrio tra le tre componenti della sostenibilità, quella economica (scelte economicamente sostenibili), quella ambientale (tutela, conservazione e riproducibilità delle risorse fisico-naturali) e quella sociale (equità sociale);

- la **flessibilità**, da intendersi quale adattabilità degli strumenti di pianificazione ai processi socio-economici, così da cogliere le dinamiche evolutive, le tendenze in atto, le potenzialità, le criticità ed i vincoli del territorio;

- **l'integrazione, il coordinamento e la compatibilità tra gli strumenti di pianificazione territoriale**, quale scelta strategica per la condivisione degli obiettivi nel rispetto della sussidiarietà (*verticale* - competenze alle istituzioni più vicine ai cittadini - *orizzontale* – rapporto pubblico/privato valorizzando ed ampliando gli spazi di libertà e di responsabilità dei cittadini nei confronti delle istituzioni);

- la **condivisione delle conoscenze**, grazie al SIT quale strumento di coordinamento ed integrazione delle informazioni, basate su riferimenti geografici e cartografici in continuo aggiornamento e congruenti tra più livelli (comunale, provinciale, ragionale), al fine di

confrontare elementi conoscitivi necessari per scelte condivise di programmazione, di pianificazione e di valutazione ambientale del territorio;
- la **consultazione e la collaborazione** tra enti istituzionali, associazioni, cittadini ed altri soggetti competenti per la definizione di scelte strategiche partecipate."[12]

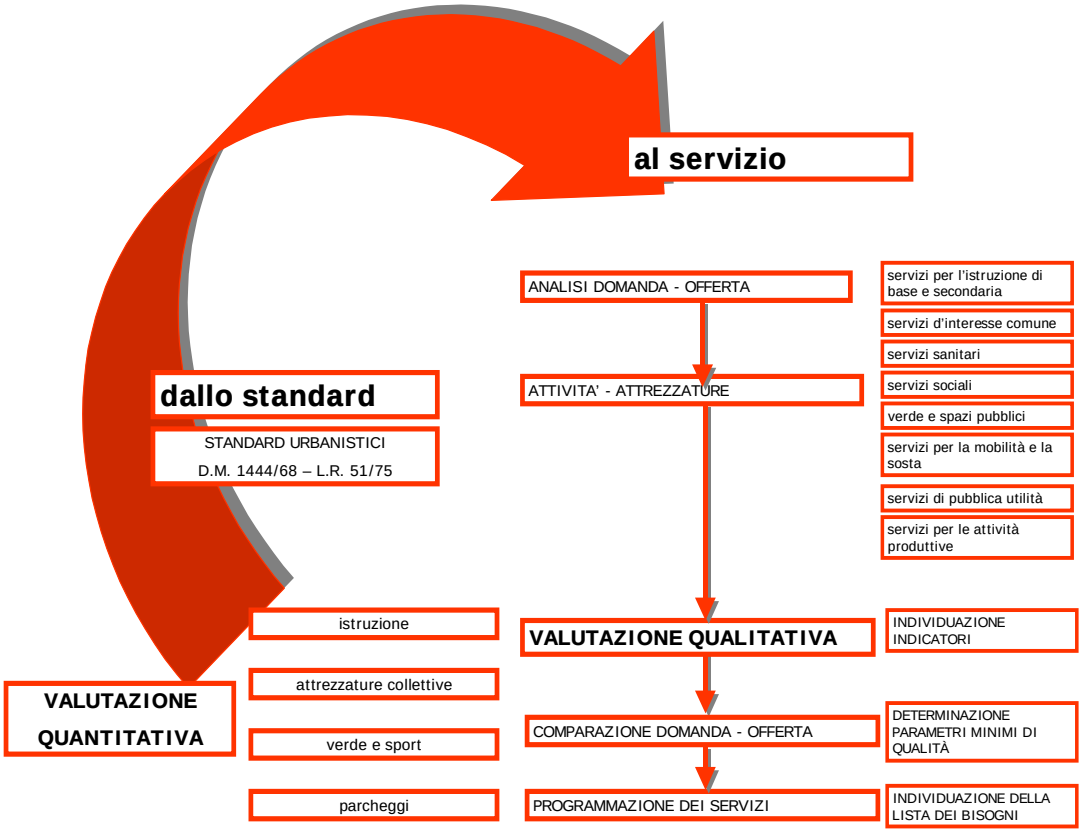
Tra le indicazioni fornite dalla Regione Lombardia per la redazione del *Documento di piano*, particolare rilevanza viene assegnata alla costruzione del **quadro conoscitivo e orientativo** al fine della definizione: dello scenario strategico; degli obiettivi di sviluppo; delle politiche di intervento per la residenza, le attività produttive e le attività commerciali e dell'individuazione degli ambiti di trasformazione.
La Divisione Pianificazione urbanistica generale del comune di Bergamo ha avviato gli studi per la costruzione del quadro conoscitivo in occasione della revisione del *Documento direttore per i Programmi integrati di intervento*.
Il Pto ha prodotto studi interpretativi (vd. capitoli 1, 2 e 3) della città e il suo territorio, prodotto carte cronografiche e avviato la costruzione di un Sistema informativo territoriale temporale (Sit/T).
Interpretazioni, carte e Sit/T prodotte dal Pto integrano gli studi per il Piano di governo portandovi le specificità proprie dell'approccio spaziotemporale.

Il *Documento di piano* può:
- iscrivere il Pto "tra" gli strumenti per il governo del territorio che agiscono a favore della sostenibilità, della qualità urbana, della flessibilità, del coordinamento tra differenti strumenti e livelli di pianificazione, della condivisione delle conoscenze, della partecipazione;
- assumere tra i criteri di valutazione dello sviluppo sostenibile indicatori spaziotemporali in grado di declinare il concetto di qualità urbana anche come qualità dei modi e dei tempi d'uso dei luoghi da parte dei cittadini residenti o temporaneamente presenti;
- integrare il quadro conoscitivo con le interpretazioni spaziotemporali che il Pto ha elaborato sul territorio di Bergamo e che assumono il tema della multiscalarità tra le chiavi di lettura della città, dei suoi residenti e dei loro movimenti.

[12] Comune di Bergamo, *Programmi integrati di intervento. Documento di inquadramento, Parte seconda* aggiornamento 2006, a cura della Direzione Territorio e ambiente – Divisione Pianificazione urbanistica generale. Il Documento di inquadramento è stato aggiornato nell'ottica di farne "un fondamentale documento di indirizzo strategico nel percorso di redazione del nuovo strumento di pianificazione comunale"

Il Pto per il governo del territorio a Bergamo

SCHEDA 3 - Pto e Piano dei servizi



da *Documento preliminare per il piano ei Servizi-dicembre 2005.*, a cura dell'Ufficio Piano dei Servizi

La redazione del Piano dei servizi è stata avviata a Bergamo nel 2003; in seguito all'emanazione della nuova legge regionale un team interno all'amministrazione ha proceduto all'aggiornamento della fase conoscitiva:

a) è stato ripreso, aggiornato e completato il quadro ricognitivo dell'offerta dei servizi esistenti. Il progetto ha comportato la determinazione degli ambiti territoriali di riferimento; l'individuazione di gruppi di tipologie di servizio; la compilazione di schede descrittive che ricapitolano le principali caratteristiche del servizio; l'individuazione dei parametri per la determinazione dei requisiti minimi di qualità;

b) è stata avviata la fase di verifica della domanda (gennaio-maggio 2005) sia attraverso focus group con gli attori sociali ed economici della città; sia attraverso questionari di rilevazione somministrati a campione agli utenti dei servizi nell'atto di usufruirne; sia attraverso una indagine telefonica rivolta a un campione di abitanti della città di Bergamo. Le inchieste hanno rilevato in particolare le seguenti criticità: difficoltà di accesso ai servizi in dipendenza dal traffico veicolare e dalla inadeguatezza dell'offerta di

mobilità dei mezzi pubblici; percezione di insicurezza e mancanza di vigilanza degli spazi pubblici; tempi di attesa per l'erogazione dei servizi;

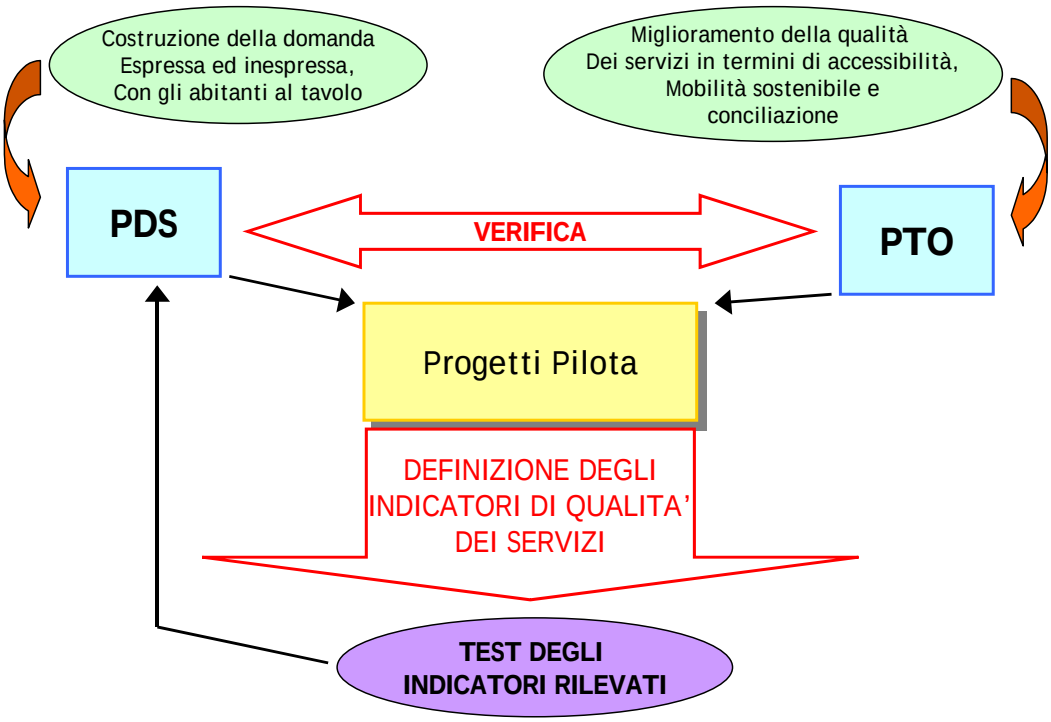
c) è stato avviato un progetto pilota del Piano dei tempi nel quartiere di Redona finalizzato a rilevare, attraverso l'utilizzo di tecniche partecipative, le criticità rispetto ai profili caratteristici e all'agenda della giornata dei cittadini residenti.

Nella prima parte del Capitolo 5 si è evidenziato cosa porta l'approccio spaziotemporale in termini di determinazione della qualità dei servizi sottolineando come le politiche temporali siano già di per sé politiche "per" la qualità dei servizi.
A fronte dello stato di elaborazione del Piano dei servizi per Bergamo il team del Pto può apportare i seguenti contributi:

1. aggiornare la scheda di rilevazione dei servizi esistenti[13]:
   - introducendo variabili finalizzate a rilevare le criticità orarie in rapporto al profilo temporale della domanda e rispetto all'organizzazione urbana (alle scale del luogo, dello spazio urbano, del sistema urbano);
   - Introducendo variabili finalizzate a rilevare gli aspetti di criticità della **sicurezza ambientale** (per gli abitanti utenti e per il personale addetto ai servizi) sia negli spazi di accesso che in quelli di erogazione dei servizi, pensate per l'intero arco temporale di apertura come espressione della qualità dei servizi e dello spazio pubblico;
   - individuando parametri minimi di qualità spaziotemporale relativi all'accessibilità e alla fruibilità dei servizi;
2. fornire criteri e indicatori di qualità spaziotemporale in termini di accessibilità, fruibilità e sicurezza che possano contribuire all'individuazione delle **priorità di intervento** del Piano dei servizi, alla **valutazione** dei progetti di nuovi interventi di realizzazione di servizi e spazi pubblici (ad esempio nel caso di proposte di programmi integrati di intervento), al **monitoraggio** degli interventi e delle azioni compiute;
3. contribuire alla definizione delle **necessità di sviluppo e integrazione dei servizi esistenti** e all'individuazione della **dotazione di servizi** che deve essere assicurata nei piani attuativi anche attraverso la messa in atto di strategie partecipative e tavoli di co-progettazione;
4. contribuire all'attuazione delle previsioni del Piano dei servizi mediante politiche rivolte a migliorare l'accessibilità ai servizi in termini di:
   - diminuzione delle code e delle attese per la fruizione del servizio (i tempi di attesa per l'erogazione del servizio costituiscono una delle ragioni di minor soddisfazione espresse dagli utenti dei servizi a Bergamo);
   - agio psicofisico dei luoghi di erogazione dei servizi;
   - adattività del servizio alla variazione della domanda.

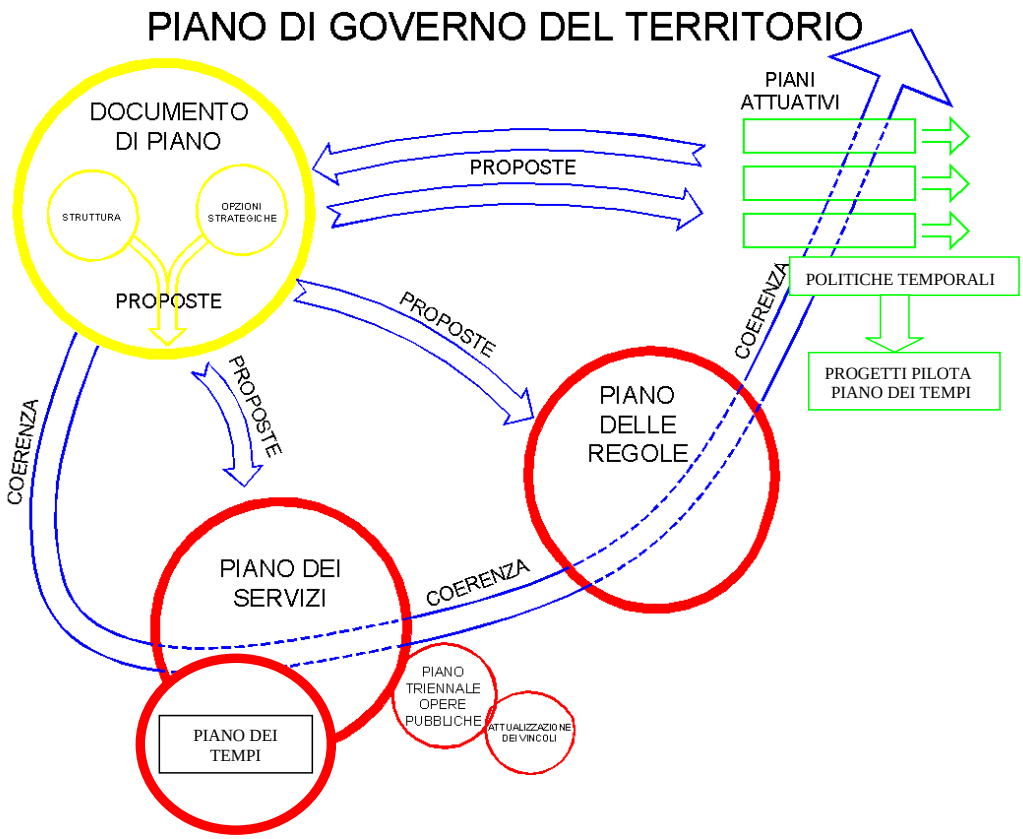
Il *Piano dei servizi* può
- iscrivere la qualità spaziotemporale come uno dei requisiti per la definizione di standard minimi di qualità;
- prevedere l'attuazione di politiche temporali come uno strumento per il perseguimento di obiettivi di qualità dei servizi in un'ottica spaziotemporale;
- costruire la domanda espressa ed inespressa di nuovi servizi e di miglioramento di quelli esistenti.

[13] La scheda di rilevazione predisposta per il Piano dei servizi implementa un data base di cui si prevede l'aggiornamento a cadenza prestabilita.


Costruzione della domanda
Espressa ed inespressa,
Con gli abitanti al tavolo
Miglioramento della qualità
Dei servizi in termini di accessibilità,
Mobilità sostenibile e
conciliazione
PDS
VERIFICA
PTO
Progetti Pilota
DEFINIZIONE DEGLI
INDICATORI DI QUALITA'
DEI SERVIZI
TEST DEGLI
INDICATORI RILEVATI

Il Pto per il governo del territorio a Bergamo

SCHEDA 4 - Conclusioni



1. Il Pto può costituire uno degli strumenti di cui la Pubblica Amministrazione di Bergamo si avvale per il governo della città.
2. Il Pto può coordinarsi con il Piano di governo del territorio per rispondere, in linea con i principi fissati dalla legge regionale, agli obiettivi strategici fissati dalla Pubblica Amministrazione.
3. Il Pto può in particolare coordinarsi con il Piano dei servizi al fine di perseguire il fine comune di migliorare accessibilità e fruibilità dei singoli servizi e al fine di migliorare il funzionamento complessivo della città affiancando alla trattazione degli aspetti spaziali e architettonici quella degli aspetti temporali e orari;
4. Le politiche temporali possono essere assunte dal Piano di governo come ulteriori strumenti attuativi (da aggiungersi a quelli urbanistici tradizionali o negoziati) per raggiungere gli obiettivi di governo del territorio;
5. Gli strumenti elaborati dall'urbanistica spaziotemporale (strumenti per la lettura temporale della città e del territorio, Sit/T, per la partecipazione, per il monitoraggio, per la valutazione) possono supportare la definizione degli elementi conoscitivi e interpretativi del sistema urbano, accompagnare la progettazione nella costruzione del PGT.

Bibliografia

Bonfiglioli S., "La città del tempo e la cultura del progetto", in Urbanistica 2005.

Bonfiglioli S., a cura di, «Urbanistica dei tempi e della mobilità», *Territorio*, n.18, 2001.

Brioschi L., "Tempi e orari nella qualità dei servizi", paper presentato alla X Conferenza nazionale della Società Italiana degli Urbanisti, Milano, 18-19 maggio 2006.

Comune di Bergamo, *Documento preliminare – Piano dei servizi, dicembre 2005-* a cura della Direzione Territorio e ambiente -Ufficio Piano dei Servizi.

Comune di Bergamo, *Progetto "Fuori Centro: le periferie al centro. Animazione e identità di un quartiere periferico" finanziato dalla Regione Lombardia ai sensi della L.R. 28/2004- maggio 2005*, a cura della Direzione Territorio e Ambiente – Ufficio Tempi.

Comune di Bergamo, *Programmi integrati di intervento - Documento di inquadramento, Parte seconda aggiornamento 2006*, a cura della Direzione Territorio e Ambiente – Divisione Pianificazione urbanistica generale.

Karrer F., Ricci M., *Città e nuovo welfare*, Officina, Roma 2003.

Paolillo, P.L., Moroni, S., *Il ruolo dei servizi pubblici nei processi di trasformazione urbana. I problemi, un'esperienza, alcune prospettive*, FrancoAngeli, Milano 2003.

Zambianchi M., *Tempi della città nel progetto urbano per migliorare la qualità della vita di chi abita, vive, lavora, studia, transita a Bergamo*, tesi master II livello Politiche temporali per la qualità della vita e la mobilità sostenibile-Politecnico di Milano- gennaio 2005