

II VOLUME



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



POLITECNICO
DI MILANO

Piano territoriale degli orari della Città di Bergamo

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

[Per una città ospitale

[Per una città
in movimento e sicura

[Per una città della cura

[La città e il tempo



VOLUME II

**IL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI
DOCUMENTO DIRETTORE**

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"

CAP. 1- PREMESSE

Il Piano dei Tempi e degli Orari della città di Bergamo **si articola in quattro indirizzi**, l'ultimo dei quali è un programma di costruzione tecnica ed istituzionale dell'Ufficio Tempi della Città per la gestione del piano.

I quattro temi di indirizzo del piano sono:

mobilità sostenibile

accessibilità ai servizi e ai luoghi della città e del territorio

rivitalizzazione sociale e qualità urbana degli spazi pubblici

l'Ufficio Tempi della città e gli strumenti di piano

Sulla base dei doveri e dei poteri conferiti al sindaco dalle leggi nazionali 142/90 e 53/2000 e della legge regionale 28/2004, oltre che dal Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo approvato dal Consiglio Comunale, l'amministrazione comunale redige un **Programma pluriennale di attuazione** del Documento Direttore articolato in politiche e progetti e dotato di risorse finanziarie e competenze tecniche adeguate.

Il Programma di attuazione viene costruito in **forma partecipata con gli attori istituzionali** e i portatori d'interessi temporali e deve prevedere obiettivi verificabili. A questo fine vengono istituiti organismi partecipativi, di cui si dice successivamente, senza precludere relazioni con organismi locali di tipo partecipativo che dovessero autonomamente costituirsi nel corso del tempo.

E' istituita la *Consulta cittadina* del Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo e l'*Osservatorio* della Consulta

La **Consulta per i Tempi della Città** è un organismo di indirizzo e supporto per l'attuazione del piano dei tempi.

Alla consulta partecipano i principali portatori di interessi della città - i sindacati, le imprese, il Consiglio delle donne, l'Ufficio Tempi della Città (quale referente dell'attuazione del piano) - che definiranno lo statuto della Consulta.

La Consulta è aperta ad altri organismi, in particolare alla Consulta per le Politiche Familiari; è presieduta dal Sindaco o da un suo delegato.

La nomina dei partecipanti alla consulta è competenza del Sindaco.

La consulta esprime indirizzi e osservazioni al Programma di Attuazione.

L'**Osservatorio** associato alla Consulta è costituito da una rete di tecnici indicati dai portatori di interesse.

L'Osservatorio è coordinato da un responsabile nominato dal Direttore Generale .

L'Osservatorio ha il compito di monitorare lo stato del Programma di Attuazione del Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo e di svolgere il ruolo di *advisor* dei bisogni temporali inespressi.

Gli obiettivi del Programma di Attuazione si coordinano col Piano dei Servizi che delinea gli standard di qualità, il fabbisogno e la dotazione dei servizi nelle diverse aree urbane.

Si coordinano con il Piano di Governo del Territorio che stabilisce gli obiettivi funzionali generali, le aree di trasformazione urbana e il disegno infrastrutturale della città di Bergamo.

Si coordinano con il Piano della Mobilità soprattutto per quanto riguarda l'indirizzo della mobilità sostenibile.

Il programma di attuazione del piano territoriale degli orari viene gestito secondo una logica partenariale di co-progettazione (cfr 1°vol- parte 1- cap 1- pag 8) , anche mediante accordi programmatici che il Comune promuove fra diversi partner istituzionali che hanno potere di decidere orari pubblici.

Il Comune svolge il ruolo di supervisore degli interessi generali dei cittadini e dei loro bisogni temporali:

- **rilevando** sistematicamente la domanda locale di orari e calendari di servizi espressa dai cittadini secondo le esigenze di diverse età della vita,
- **rilevando** con tempestività i conflitti fra abitanti residenti e temporanei, fra i sessi e le generazioni, circa l'uso del tempo, l'uso dello spazio pubblico e l'uso dei servizi erogati dalla città di Bergamo e cercando soluzioni eque e bilanciate sui diversi interessi,
- **valutando** la domanda di servizi d'emergenza e predisponendo dispositivi a questo fine,
- **valutando** la variazione temporanea di domanda di servizi a seguito dei calendari di iniziative ed eventi che attraggono abitanti temporanei a Bergamo,
- **valutando** gli impatti delle azioni intraprese sui beneficiari rispetto agli obiettivi espressi nei progetti o politiche,
- **operando**, dove necessario, il coordinamento delle azioni di trasformazione temporale che dipendono da una pluralità di istituzioni indipendenti e libere di decidere orari pubblici,
- **monitorando** gli effetti delle azioni intraprese sul funzionamento generale della "macchina urbana" e la sua conformità rispetto ai ritmi della vita sociale.

Queste azioni sono attuate dall'Ufficio Tempi della città di Bergamo.

Le azioni sui tempi della città riguardano:

- promozione di **nuovi orari** di apertura di servizi presso le istituzioni che ne detengono il potere formale,
- promozione del **coordinamento degli orari** di una filiera di servizi presso l'insieme delle istituzioni che ne hanno potere formale,
- promozione dell'**adeguamento degli orari e calendari** rispetto a nuovi profili temporali della domanda,
- valutazione del fabbisogno di **servizi aggiuntivi o innovativi** in un'area urbana, specificamente per gli aspetti orari e calendariali e predisposizione di un'azione mirata e coordinata con altri uffici competenti,
- adeguamento temporaneo di orari e calendari alla variazione stagionale di domanda,
- predisposizione di servizi e dispositivi per **fare fronte all'emergenza**.

La finalità generale del piano è migliorare la qualità della vita dei cittadini di Bergamo in ragione dei bisogni temporali delle diverse età, nel quadro dello sviluppo economico locale, ed internazionale e della solidarietà sociale espressa nel disegno di welfare locale.

La qualità è conseguita:

- agendo sul miglioramento dell'accesso ai servizi d'interesse generale sul territorio urbano: scuola, commercio, trasporto, sanità, pubblica amministrazione, attività culturali e di intrattenimento;
- promuovendo iniziative sul territorio extraurbano, in coordinamento con il PTCP (per quanto riguarda i territori che fanno parte del sistema urbano bergamasco);
- agendo sulla qualità architettonica, degli arredi, e sulla sicurezza degli spazi pubblici di prossimità;
- cercando nelle trasformazioni di orari e calendari una bilancia di risultati socialmente equi e incisivi sul piano delle pari opportunità all'accesso dei beni pubblici.

L'articolazione della qualità proposta va valutata considerando che la vita dei cittadini di tutte le età si svolge, per un numero di ore quotidiane sempre maggiore, lontana dall'abitazione e pertanto nello spazio pubblico aperto o chiuso.

Allora qualità urbana è un concetto e una performance i cui **indicatori di qualità** è opportuno riferire:

- A. non a un servizio decostituito dal suo habitat, ma al contrario all'habitat urbano che comprende sia il servizio sia gli spazi pubblici di accesso;
- B. che le misure per valutare le performance di qualità degli habitat di vita e di lavoro è opportuno siano rilevate alla microscala delle pratiche del corpo incarnato in diverse età della vita e pertanto in diverse condizioni di mobilità.

La **qualità abitativa dello spazio pubblico**, se è misurata con indicatori che sono tratti dalla pratica dei corpi dei suoi abitanti, **compone e valuta**:

- la qualità architettonica dell'habitat, la manutenzione, la sicurezza, l'accoglienza, la sensibilità ad ospitare diverse età e la loro compresenza;
- la chiarezza e sicurezza dei percorsi veicolari e pedonali, degli accessi fra spazi interni ed esterni, le attrezzature per la sosta veicolare e pedonale, informazioni chiare leggibili e ben mantenute.

In breve, si sostiene la necessità di mettere al centro della **valutazione della qualità dei servizi** e dell'accessibilità, sia per gli aspetti spaziali che temporali, gli habitat fisici della città misurati alla microscala delle pratiche abitative dei soggetti che vi abitano, benché temporaneamente.

Nella costruzione degli **indicatori** di qualità dei servizi e degli habitat degli spazi pubblici di accesso va in oltre considerata l'articolazione degli usi personali del tempo e le loro tipologie.

Alcuni gruppi di abitanti, ad esempio **donne** in condizione di doppia presenza e alti tassi di cura parentale, in generale **uomini e donne** nella fasi centrali della vita con famiglia, **figli** e alto impiego di tempo nelle attività di cura parentale e di lavoro mercantile, hanno a problema la **conciliabilità quotidiana** dei diversi tempi di vita, cura e lavoro.

Per altri cittadini, invece, la segregazione e l'esclusione sociale è misurata da tempi di vita svuotati di iniziative e di responsabilità collettive.

In breve la **bilancia degli usi del tempo quotidiano** è l'altra variabile dell'habitat di vita e lavoro dei cittadini, che è opportuno considerare nella costruzione degli indicatori per la valutazione della qualità dei servizi, dell'accessibilità e della vivibilità degli spazi pubblici aperti e chiusi.

Un'ulteriore attenzione nella costruzione degli indicatori di qualità, che sono relativi al tema dell'**accessibilità**, va posta rispetto alla qualità nel senso di Amartya Sen che è sostenuta dal concetto di *capability*. Questa concezione afferma che la misura della qualità di un servizio deve riferirsi non a dati prestazionali oggettivi e di soddisfazione del cliente circa il servizio erogato, ma alla valorizzazione della libertà del cittadino che l'uso del servizio apporta. Questa concezione è quasi indispensabile per gli indicatori che riguardano quelle particolari attrici sociali che sono le donne. Le quali sono consapevoli, e lo hanno espresso, che l'accessibilità ai servizi d'interesse pubblico è legata alla possibilità di esercitare un'idea di libertà che comporta non solo la liberazione di tempo vincolato, ad esempio quello della cura parentale per potere accedere al mercato del lavoro remunerato, ma la costruzione di sé in quanto soggetti.

Le finalità specifiche del piano sono:

1. migliorare l'uso del tempo personale e la conciliabilità dei diversi tempi di vita, di lavoro e per sé degli abitanti residenti e di quelli temporanei, secondo criteri di equità sociale e di pari opportunità;
2. migliorare l'accessibilità spaziale e temporale ai luoghi e ai servizi della città in ragione di diverse età della vita e condizioni abitative, percorrendo distanze di diversa scala;
3. migliorare l'architettura dello spazio pubblico e la sua sicurezza per qualificare la vivibilità dei quartieri sia rispetto alle pratiche di vita quotidiana che rispetto alla vita pubblica;
4. migliorare con programmi pluriennali la competenza tecnica e la strumentazione per la gestione partenariale del piano;
5. mitigare, secondo principi di equità, i conflitti fra residenti e non-residenti, fra sessi e fra generazioni, nell'accesso ai servizi d'interesse generale e nell'uso dello spazio pubblico.

Le azioni del piano hanno due **beneficiari**:

- il sistema degli orari pubblici della città rispetto ai ritmi della vita sociale dei cittadini di Bergamo e delle popolazioni non-residenti attratte a Bergamo per motivi di vita e lavoro;
- gli abitanti residenti e temporanei, in diverse età della vita, rispetto alle opzioni di uso del tempo personale di vita.

Gli **strumenti di gestione** del Piano dei Tempi in relazione al Piano della Mobilità, al Piano dei Servizi e al Piano di Governo del Territorio sono:

- promozione di strutture di partecipazione cittadine e nei quartieri, intese come reti di ascolto e di espressione della domanda di qualità, in particolare per quanto riguarda l'accesso ai servizi d'interesse generale, inteso come sopra specificato, dei cittadini residenti e non-residenti in diverse età della vita,
- rilievo dei profili temporali della domanda (orari, calendari, variazioni stagionali, emergenze) con metodi di survey e partecipativi;
- animazione e coordinamento in tavoli di co-progettazione degli attori istituzionali produttori di orari (scuole, trasporti, ospedali, negozi, imprese) per coordinare nuove integrazioni di orari e servizi;
- analisi degli aspetti temporali (orari, calendari etc.) delle azioni e politiche intraprese dall'amministrazione comunale e trattazione dei problemi temporali in accordo con gli uffici di competenza e monitoraggio degli impatti presso i beneficiari;
- valutazione in itinere dei risultati conseguiti rispetto agli obiettivi dichiarati;
- valutazione preliminare dello stato di fatto rispetto al fabbisogno di accessibilità anche per quanto riguarda il profilo temporale della domanda per ciascun servizio e gruppi di servizi d'interesse generale insediati nella città di Bergamo e, all'occorrenza, nei Comuni del sistema urbano bergamasco sulla base di accordi di programma con le pubbliche amministrazioni di competenza per attività congiunte;
- costruzione di Carte cittadine per finalità di particolare interesse sociale, quali l'azione integrata fra orari di lavoro orientati alla famiglia e adeguamento degli orari dei servizi d'interesse generale per la conciliabilità dei tempi di vita, degli orari di lavoro e per sé.

La scelta dei quattro temi d'indirizzo è esito:

1. del lavoro di due attori sociali, donne e sindacato, i quali dall'inizio degli anni 90 hanno ascoltato e interpretato una nuova domanda di qualità della vita e dei suoi aspetti temporali, espressa dalla città;
2. dai tre progetti pilota a Redona, Città Alta e nel Centro Cittadino (Sentierone);
3. dall'analisi e dal rilievo cartografico dei caratteri spaziali e temporali delle trasformazioni urbane;
4. dal rilievo di nuovi usi dello spazio e del tempo dei cittadini di Bergamo.

Il Piano dei Tempi della città di Bergamo è **costruito su due profonde radici**.

Una radice è l'esemplare tradizione urbanistica della città che, nel Novecento, ha visto alternarsi i migliori progettisti italiani e diventare laboratorio di alcune importanti innovazioni di piano.

La seconda radice si fonda sulla **costruzione sociale operata da due attori sociali**, le donne e il sindacato i quali, dai primi anni 90, hanno **aperto un nuovo spazio pubblico di cittadinanza**. Essi hanno intuito, interpretato e fatto crescere generativamente da un piccolo gruppo iniziale di pionieri una nuova domanda sociale di qualità della vita, ricca di aspetti temporali, che ha anticipato, per modi d'azione e temi di lavoro, successive innovazioni nel campo degli studi sociali e della pianificazione urbana.

Questo piano nasce nel **contesto di una nuova stagione urbanistica**, che segue la lunga fase di riflessione critica operata a livello internazionale dagli anni 70 e che trova compimento in Lombardia con la nuova legge urbanistica di governo del territorio contemporanea alla legge che disciplina il piano dei tempi e degli orari della città.

La nuova legge urbanistica pone al cuore della sua strumentazione il piano dei servizi che ha il compito non solo di migliorare ciascun servizio, ma di operare globalmente il governo della città pubblica nel quadro di un disegno strategico di trasformazione del territorio (documento di piano del PGT). Qualità di un servizio e funzionamento del territorio sono oggi praticabili se si mettono a problema non solo gli aspetti spaziali del piano dei servizi, ma anche il sistema degli orari pubblici, cioè gli orari di lavoro e gli orari dei servizi d'interesse pubblico e generale.

L'esigenza di mettere a problema gli orari pubblici che regolano il funzionamento della vita sociale di Bergamo secondo la dottrina di un'urbanistica temporale, che affianca e si integra agli strumenti urbanistici tradizionali, anch'essi in fase di revisione a seguito della nuova legge regionale, si basa:

- su radicali trasformazioni, iniziate dagli anni 70, degli usi quotidiani del tempo da parte dei cittadini/e;
- sull'insediamento periurbano di popolazioni provenienti dal nucleo urbano;
- su **nuovi stili di vita** che ampliano la scala territoriale dove i cittadini usufruiscono dei servizi, vivono e lavorano e si spostano, con movimenti che hanno solo in parte ritmi regolari di origine/destinazione, e sempre più frequentemente presentano spostamenti zigzaganti a diverse scale spaziali e secondo ritmi caotici.

Queste trasformazioni strutturali, che riguardano gli stili di vita dei cittadini/e e l'organizzazione spaziale e temporale dell'economia locale, hanno trasformato la **forma della città di Bergamo**, così come avviene in tutta Europa, da insediamento sempre più esteso di anelli periferici - fino ad ipotizzare il costituirsi di un'area metropolitana (piano urbanistico di Astengo) - in un **sistema urbano** che copre diversi territori, non tutti contigui, attraverso un **sistema di relazioni** determinate da ragioni di vita e lavoro, **disegnato dagli spostamenti di persone**, merci e informazioni secondo orari e calendari complessi, nel quale Bergamo è uno dei poli attrattori.

La **città abitata** è il campo della pianificazione temporale.

E' definita dalla città fisica che è stata costruita in lunghe vicende storiche.

È funzionalmente regolata dagli orari pubblici e dagli assetti urbanistici.

È l'habitat di vita e lavoro dei suoi cittadini in ragione degli usi del tempo e degli spazi (agenda quotidiana).

La città abitata ha **due configurazioni spaziali** che non sono naturalmente coerenti l'una con l'altra.

Una configurazione spaziale è di tipo **"areale"**, ad esempio l'articolazione dei quartieri attorno al centro storico, ed è esito della logica gravitazionale dell'insediamento di popolazione nella città industriale moderna.

L'altra configurazione è una città **'del' e 'in' movimento** secondo una mobilità zig-zagante su reti di infrastrutture dove persone e merci si muovono a diverse scale spaziali (multiscalarità).

E' giunto il momento per l'urbanistica e le politiche urbane e sociali di pensare e governare, spazialmente e temporalmente, il complesso insediativo e funzionale formato dall'articolazione spaziale degli areali e della maglia della città in movimento.

CAP 2- I QUATTRO INDIRIZZI STRATEGICI DEL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI DELLA CITTÀ DI BERGAMO

1° Indirizzo

Mobilità sostenibile

Il problema

La domanda di mobilità a diverse scale spaziali è un'esigenza crescente dei cittadini di tutte le età e delle imprese.

Giustificazioni/argomenti/finalità sociali

Cresce la domanda di spostamento dei cittadini, delle merci e delle informazioni e l'interferenza dei flussi che richiedono un disegno integrato di servizi e di infrastrutture.

La mobilità è percepita come un valore e la non accessibilità ai suoi servizi è percepita come esclusione sociale.

La domanda di mobilità proviene da insediamenti dispersi (dispersione spaziale) e slittata su orari atipici (dispersione temporale) e questa struttura non può essere soddisfatta dagli attuali trasporti collettivi per motivi di costo economico.

Un numero crescente di cittadini di tutte le età passa un numero di ore sempre maggiore nella rete infrastrutturale della città 'del' e 'in' movimento: questi spazi dedicati alla mobilità vanno studiati e riqualificati in quanto spazi di vita abitati temporaneamente e in movimento, offrendo servizi da consumarsi nei 'fra-tempi'.

Priorità del problema

Lo spreco di tempo dei cittadini a seguito di un traffico caotico.

L'inquinamento crescente dovuto al trasporto privato non collettivo.

La non sostenibilità energetica della città in movimento che predilige e/o necessita del trasporto privato.

Proposte

Integrare i modi di trasporto e gli orari delle reti per muovere persone, merci e informazioni in modo sostenibile.

Integrare la pedonalità in un disegno multimodale di politiche di mobilità.

Aumentare la competitività del trasporto collettivo su quello individuale.

Qualificare architettonicamente e funzionalmente le aree di sosta ed interscambio definendo alcune di esse come aree di trasformazione urbana.

Controllare e diminuire la dispersione degli insediamenti.

Integrare i servizi di info-mobilità per abitanti residenti e temporanei ai piani di mobilità.

Predisporre piani di emergenza inquinamento agendo sugli orari di inizio e fine delle attività sociali.

Ricerca un equilibrio nella competizione fra abitanti residenti e temporanei nell'uso dei servizi di mobilità.

Valutare la qualità e competitività del trasporto collettivo rispetto ai tempi e spazi di vita dei cittadini e degli ospiti secondo le diverse età.

Definire un piano di logistica delle merci sensibile agli orari della città.

Settori del Comune di riferimento

Mobilità, Tempi della città, Urbanistica, Infrastrutture

Altri enti

Azienda di trasporto pubblico, servizi, istituzioni, imprese, sindacati, associazioni di volontariato portatori di interessi o attivi nel campo della mobilità delle persone, merci e informazioni.

Accessibilità ai servizi e ai luoghi della città e del territorio
Il problema

La domanda di accessibilità spaziale e di fruibilità temporale ai servizi e ai luoghi della città e del territorio in ragione dei bisogni espressi dai cittadini secondo le diverse età della vita, e dalle imprese, è oggi imprescindibile per rendere effettivi i diritti di cittadinanza ed attuare il welfare locale.

Giustificazioni/argomenti/finalità sociali

L'accessibilità ai servizi d'interesse generale è stata un importante tema dell'urbanistica riformista del secondo dopoguerra. Attraverso questo tema l'urbanistica è diventata uno strumento di attuazione del welfare che ha accompagnato lo sviluppo industriale:

1. l'apertura massificata del mercato del lavoro anche alle donne mediante un'equa distribuzione dei servizi alla persona e all'infanzia che liberava tempo di cura parentale da re-impiegare nel lavoro mercantile;
2. l'attuazione dei diritti di cittadinanza attraverso l'accessibilità ai servizi d'istruzione, sanitari e di mobilità;
3. lo sviluppo di un'economia locale mediante le infrastrutture delle reti di trasporto collettivo di massa e l'azione contro gli squilibri dei nuovi territori del lavorare e del vivere.

L'accessibilità ai servizi e ai luoghi è ancora oggi un rilevante tema urbanistico a fronte:

1. di cambiamenti tecnologici che rivoluzionano gli statuti delle relazioni spaziali e temporali della vita collettiva delle persone e delle imprese;
2. di nuove bilance di uso del tempo personale in relazione alle sequenze di attività obbligate e libere nell'agenda quotidiana, grazie a nuove forme flessibili e modali degli orari di lavoro;
3. di nuovi stili di vita che chiedono accessibilità ai servizi culturali e di intrattenimento fino a notte tarda, nei week-end e nei periodi di breve vacanza.

Oggi, di fronte ad un cambiamento strutturale dei modi di vita e delle morfologie urbane, gli aspetti della regolazione temporale e non solo spaziale dei servizi – adattamento degli orari a nuovi profili temporali della domanda, coordinamento degli orari pubblici di filiere di servizi, accesso a distanza, servizi di emergenza – richiede una nuova visione nell'affrontare la programmazione e la gestione dei servizi.

La legge regionale lombarda di riforma della pianificazione urbanistica offre, assieme alla legge regionale sui tempi della città, il quadro d'insieme e gli strumenti per la trasformazione fisica e organizzativa del territorio, mettendo al centro della missione urbanistica il governo del territorio attraverso la qualità e l'accessibilità ai servizi d'interesse generale.

Le trasformazioni morfologiche della città abitata dagli anni '70 hanno subito variazioni qualitative profonde: la città è passata da essere uno spazio dotato di un confine ad essere uno spazio aperto su un sistema di insediamenti localizzati in territori di scala vasta e non sempre contigui alla città (sistema urbano bergamasco).

La scelta di molti cittadini di lasciare le aree centrali di Bergamo e insediare la propria abitazione in aree perturbane, di usufruire dei servizi valutandone l'accessibilità rispetto all'uso dell'automobile privata e alla sua scala spaziale, attira su Bergamo flussi di spostamento di persone, merci e informazioni che competono coi residenti nell'uso dello spazio pubblico e dei servizi offerti dalla città stessa.

La valutazione della domanda aggiuntiva e temporanea di servizi richiesta da questo tipo di popolazioni è una delle competenze dell'Ufficio Tempi della città.

Il tema dei servizi, nella precedente stagione di pianificazione urbanistica, ha dato luogo al concetto di universalità dei servizi d'interesse generale, che ha significato disattendere i bisogni particolari legati alle diverse età della vita.

Oggi l'orientamento è di bilanciare universalità e personalizzazione del servizio come leva per migliorare l'accessibilità.

La nuova legge urbanistica della Regione Lombardia e quella sui tempi della città mette al centro la qualità del funzionamento del servizio e dell'accessibilità. I servizi d'interesse generale pertanto non devono essere valutati rispetto alla logica del cliente bensì rispetto alla logica della cittadinanza e dell'esercizio effettivo dei suoi diritti.

Le finalità della qualità dei servizi e dell'accessibilità sia per gli aspetti spaziali che temporali sono quelle declinate nelle premesse.

L'accessibilità è stata spesso semplificata come raggiungibilità del servizio rispetto a trasporti modali ed è stata quasi abbandonata la valutazione della dotazione di servizi nei quartieri.

Si ritiene necessario riprendere questo tipo di valutazione, che già l'urbanistica tradizionale aveva definito 'di prossimità' in quanto la vita di un cittadino era sostanzialmente organizzata sull'articolazione spaziale semplice del quartiere e del luogo di lavoro, spostandosi tra questi spazi con cicli giornalieri.

Oggi è opportuno rivedere il concetto di prossimità rispetto a modi di abitare che si articolano in parte nello spazio del quartiere, in parte nella rete degli spazi pubblici della mobilità, in parte in spazi pubblici o collettivi lontani dall'abitazione.

I cicli temporali di uso di questa articolazione spaziale complessa sono solo in parte sistematici e sempre più spesso sono regolati da comportamenti di mobilità zigzagante a cadenza frequente nell'arco di una giornata.

In questo modo ritmato su periodi brevi e variati di uso del tempo personale di vita e degli spazi urbani, per prossimità si deve intendere la prossimità al corpo "ovunque sia" e pertanto valutare la dotazione di servizi in un quartiere rispetto a criteri di accessibilità che tengono conto della scala di provenienza dell'utente.

L'accessibilità, nella città dei flussi di mobilità di popolazioni che si spostano per consumare i beni e i servizi della città, mette a problema la risoluzione equa dei conflitti fra abitanti residenti e temporanei nell'uso del tempo individuale e dello spazio pubblico.

Questo è un compito interamente nuovo per l'urbanistica: il piano dei tempi della città, quello della mobilità, il piano dei servizi e quello di governo del territorio per le aree di trasformazione prendono in considerazione congiuntamente l'accessibilità ai servizi e i criteri/indicatori di valutazione della qualità.

Priorità del problema

I sistemi di orari pubblici, dei servizi e di lavoro, sono inadeguati a rispondere alle attese

- di qualità della vita dei cittadini/e,
- di funzionamento della vita sociale aperta sul sistema urbano bergamasco,
- di sviluppo economico nel quadro della globalizzazione.

Proposte

Sperimentare nuove modalità di riqualificazione dei servizi e dell'accessibilità all'interno di un quartiere.

Il progetto "Fuori Centro", sul quartiere di Redona finanziato dalla Regione Lombardia nel quadro dell'attuazione della legge regionale sui tempi - L.R. 28/2004 – consente di effettuare tale sperimentazione in ordine principalmente a tre questioni:

- A. come orari e tempi possono entrare nell'attuazione del Piano dei Servizi in corso di approvazione per l'area urbana di Redona;
- B. come rilevare la domanda di riqualificazione dei servizi espressa dagli abitanti di Redona non solo attraverso *survey* sulle attese di qualità, ma soprattutto favorendo l'espressione dei bisogni anche di gruppi sociali tradizionalmente silenziosi o esclusi ed incentivando la competenza di *advisor* che hanno assunto il forum locale e la rete di attori sociali che il forum ha saputo coinvolgere;
- C. come aprire tavoli di co-progettazione con le istituzioni e i portatori d'interesse presenti a Redona per la definizione di obiettivi di riqualificazione di ciascun servizio e il coordinamento di azioni multipartner.

Il progetto, che terminerà nel dicembre 2006, definirà un manuale dell'attuazione di riqualificazione dei servizi e dell'accessibilità in una logica processuale, interattiva e partecipata.

La grande quantità di proposte concrete già individuate - dal forum dei cittadini di Redona, dal lavoro decennale del Consiglio delle donne e dall'indagine sulla domanda di servizi - dovrà essere tradotta in obiettivi e priorità dal Programma di attuazione del Piano dei Tempi che dovranno essere portati dall'Ufficio Tempi ai tavoli di co-progettazione per la riqualificazione dei servizi.

La scelta delle priorità è compito politico dell'amministrazione comunale che dovrà mettere a disposizione le risorse necessarie.

La competenza dell'Ufficio Tempi della città riguarda gli aspetti temporali e orari della riqualificazione dei servizi e dei suoi impatti sulla vita dei cittadini e sui sistemi pubblici di orario nel loro complesso.

L'azione di riqualificazione dei servizi d'interesse generale ha due aspetti, uno tecnico e burocratico di competenza dei dirigenti dei servizi e dell'azione pubblica del Comune, l'altro di costruzione partecipata delle scelte e della gestione.

E' opportuno che la partecipazione sia dotata:

- di spazi dedicati;
- della possibilità di agire per progetti;

- della capacità di comunicazione e costruzione di reti locali.

Il Consiglio delle donne di Bergamo ha formulato proposte di riordino istituzionale delle competenze delle Circoscrizioni che sono coerenti con le scelte di questo piano.

E' opportuno assumere e iniziare il processo pubblico di valutazione della proposta.

Settori del Comune di riferimento

Urbanistica, Tempi della città, Piano dei Servizi, Mobilità, Commercio, Lavori pubblici, Uffici dei diversi servizi Comunali (culturali, ricreativi, sportivi, turistici, scolastici, sociali, anagrafici, ...)

Altri enti

Azienda di trasporto pubblico, gestori dei servizi , istituzioni, imprese, sindacati, associazioni di volontariato, portatori di interessi o attivi nel campo dei servizi e delle informazioni.

Rivitalizzazione sociale e qualità urbana degli spazi pubblici
Il problema

La qualità dello spazio pubblico è un problema chiaramente percepito dai cittadini come componente significativa della qualità del vivere in ambiente urbano.

Giustificazioni/argomenti/finalità sociali

I cittadini nelle pratiche quotidiane di vita strutturano (secondo le loro agende) l'uso del tempo in sequenze di attività che li portano a frequentare temporaneamente diversi spazi della città e anche del territorio.

L'uso individuale del tempo e degli spazi urbani sono pertanto aspetti di una medesima pratica che, in un'ottica pubblica, è di tipo abitativo.

Le trasformazioni della città di Bergamo, se rilevata mappando gli usi che dei suoi servizi e dei suoi spazi vengono fatti nell'arco di una giornata, mostra alcuni fenomeni rilevanti per definire programmi, politiche e progetti di riqualificazione urbana e rivitalizzazione sociale:

- A. gli abitanti che entrano in città sono pressoché lo stesso numero di quelli in uscita i quali svolgono le loro pratiche di vita in insediamenti governati da altre amministrazioni;
- B. gli abitanti temporanei che consumano beni e servizi offerti dalla città di Bergamo e spesso competono coi cittadini residenti nell'uso dei servizi e spazi pubblici portano ricchezza economica;
- C. la mobilità dei cittadini - di ogni età della vita- che si spostano avviene fisiologicamente in forma multi-modale dal momento in cui la pedonalità è insopprimibile e questa condizione è utile che sia definitivamente privilegiata nella valutazione dell'accessibilità e della sua qualità. Il termine comunemente usato di 'città dei flussi' indica la rilevanza abitativa della maglia infrastrutturale nello spazio urbano centrale e nell'arcipelago dei territori del sistema urbano bergamasco.

La qualità dei servizi, la topologia dei servizi, il volume di domanda, gli orari di apertura, il coordinamento degli orari di filiere di servizi - centralmente con i servizi di trasporto - le dotazioni dei quartieri, le aree di trasformazione vanno valutati rispetto agli usi dei tempi e degli spazi dei residenti e non-residenti presenti in città.

Gli spazi pubblici dedicati allo scambio modale - la loro qualità architettonica, quella delle attrezzature, delle informazioni, della dotazione di servizi, della sicurezza - assumono un ruolo centrale nella valutazione della qualità dei servizi di trasporto e dell'accessibilità ai servizi d'interesse generale.

La competizione fra abitanti residenti e temporanei nell'uso degli spazi e servizi va attentamente valutata e risolta secondo principi di equità.

Priorità del problema

L'abbandono delle aree centrali della città da parte dei cittadini è un fenomeno che inizia e continua dai primi anni '70 a Bergamo come in Europa.

Il declino abitativo dei centri storici e delle aree urbane centrali che diventano aree di abitazione temporanea di city users e di trasformazione della destinazione d'uso delle abitazioni in servizi è un fenomeno che va rilevato sistematicamente e iscritto nel dibattito pubblico del destino della città storica.

Proposte

Le proposte riguardano l'impostazione dei criteri e degli indicatori di qualità urbana.

L'articolazione della qualità proposta va valutata considerando che la vita dei cittadini di tutte le età si svolge, per un numero di ore quotidiane sempre maggiore, lontana dall'abitazione e pertanto nello spazio pubblico aperto o chiuso. Allora qualità urbana è un concetto e una performance i cui indicatori di qualità è opportuno riferire:

- A. non a un spazio pubblico aperto o chiuso decontestualizzato dal suo habitat, ma al contrario all'habitat urbano che comprende sia il servizio sia gli spazi pubblici di accesso;
- B. che le misure per valutare le performance di qualità degli habitat di vita e di lavoro è opportuno siano rilevate alla microscala delle pratiche quotidiane e riferite a diverse età della vita e pertanto con condizioni di mobilità.

La qualità “abitativa” dello spazio pubblico aperto o chiuso, misurata con indicatori che sono tratti dalla pratica dei corpi dei suoi abitanti, compone e valuta, come specificato nelle premesse:

- la qualità architettonica dell’habitat;
- la manutenzione, la sicurezza, l’accoglienza, la sensibilità ad ospitare diverse età e la loro compresenza;
- la chiarezza e sicurezza dei percorsi veicolari e pedonali, degli accessi fra spazi interni ed esterni, le attrezzature per la sosta veicolare e pedonale, informazioni chiare leggibile e ben tenute.

In breve, si sostiene la necessità di mettere al centro della valutazione della qualità dello spazio aperto o chiuso, sia per gli aspetti spaziali che temporali, gli habitat fisici della città misurati alla microscala delle pratiche abitative dei corpi che li abitano benché temporaneamente.

Nella costruzione degli indicatori di qualità dei servizi e degli habitat degli spazi pubblici di accesso va in oltre considerata l’articolazione degli usi personali del tempo e le loro tipologie, come specificato nelle premesse.

In breve la bilancia degli usi del tempo quotidiano è l’altra variabile dell’habitat di vita e lavoro dei cittadini che è opportuno considerare nella costruzione degli indicatori per la valutazione della qualità dei servizi, dell’accessibilità e degli spazi pubblici aperti e chiusi.

Un’altra questione rilevante per la città contemporanea è il tema della sicurezza urbana ed in particolare il senso d’insicurezza percepito dagli abitanti.

La sicurezza, tale o percepita, è direttamente connessa con il senso d’identità che gli abitanti hanno del luogo in cui vivono, del loro territorio e, conseguentemente, devono essere attivati quegli elementi progettuali che favoriscono i contatti informali e fanno sentire il quartiere come proprio.

Settori del Comune di riferimento

Qualità Urbana, Tempi della città, Piano dei Servizi, Urbanistica, Mobilità, Commercio, Lavori pubblici.

Altri enti

Azienda di trasporto pubblico, servizi, istituzioni, imprese, sindacati, associazioni di volontariato portatori di interessi o attivi nel campo dei servizi, informazioni.

L'Ufficio Tempi della città e gli strumenti di piano
Il problema

Rafforzare la struttura organizzativa dell'Ufficio Tempi della Città e le sue missioni istituzionali, costruire gli strumenti tecnici e gli organismi partecipativi per l'attuazione del Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo secondo Programmi poliennali di Attuazione e in coordinamento con il Piano della Mobilità, il Piano dei Servizi e il Piano di Governo del Territorio.

Giustificazioni/argomenti/finalità sociali

L'urbanistica temporale necessita di una strumentazione tecnica e di competenze specifiche che sono state costruite da una rete internazionale di università.

L'urbanistica temporale costruisce in forma partecipata coi cittadini e con le istituzioni, che hanno potere di decretare orari e calendari pubblici, i problemi che stanno alla base dei progetti e delle politiche di intervento espressi nel Programma di attuazione del Piano Territoriale degli Orari

L'elaborazione di soluzioni e l'attuazione di progetti su cambiamenti orari e di calendario avviene in tavoli di co-progettazione e attraverso accordi fra i partner delle azioni da intraprendere.

Priorità del problema

L'urgenza di governare i tempi e gli orari pubblici che regolano la vita privata e collettiva dei cittadini residenti e degli ospiti temporanei, e i ritmi delle attività economiche e sociali.

L'urgenza di risolvere in modo equo i conflitti temporali nell'uso dei tempi privati di vita e nell'uso dei servizi d'interesse generale fra residenti e abitanti temporanei, fra le generazioni, fra i sessi, fra i tempi di cura e gli orari di lavoro dei genitori, fra residenti e utenti di servizi di intrattenimento negli usi notturni degli spazi pubblici.

L'urgenza di assicurare pari opportunità all'accesso ai beni pubblici.

ProposteConsolidare la struttura dell'Ufficio Tempi.

L'Ufficio Tempi è stato istituito dal 1° maggio 2005. E' funzionalmente collocato all'interno della Direzione Territorio e Ambiente – Unità di Progetto “Progetti Speciali”, costituita con l'obiettivo di creare una struttura di coordinamento e di riferimento per la progettazione strategica di governo del territorio.

All'unità di Progetto sono stati assegnati come obiettivi prioritari la costruzione del Piano Territoriale degli Orari ai sensi della L.53/2000 e della L.R.28/2004 per il Coordinamento e l'Amministrazione dei Tempi e delle Città, del Piano dei Servizi e dei Progetti Speciali di Qualità Urbana. In questo contesto si colloca l'Ufficio Tempi che assume un ruolo di coordinamento per la costruzione del PTO e l'attivazione e gestione dei progetti che saranno iscritti nel Programma di Attuazione nel quale sono definiti per ciascun progetto gli oneri finanziari e le strutture organizzative oltre che gli obiettivi in forma verificabile.

La missione per quanto riguarda i tempi della città è quindi di gestire il Programma poliennale di Attuazione del Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo; di integrare le sue finalità e programmi con il Piano della Mobilità, il Piano dei Servizi, Il Piano di Governo del Territorio; di collaborare con altri uffici dell'Amministrazione Comunale - più in generale dell'amministrazione pubblica qualora sia necessario – all'attuazione di programmi e progetti da questi intrapresi, con riferimento ad orari, calendari ed emergenze che riguardano la vita dei cittadini/e di Bergamo nelle diverse età della vita e dei non-residenti ospiti della città.

Deve altresì:

- valutare gli obiettivi temporali espliciti e impliciti di progetti attuati dalla amministrazione comunale ed altre importanti istituzioni che hanno il potere di decidere orari pubblici rispetto agli interessi generali espressi nel Programma di attuazione del piano dei tempi anche mediante la partecipazione agli organismi di partecipazione,
- valutare le azioni di cambiamenti di orari e calendari intrapresi da istituzioni per promuovere e coordinare azioni multipartner sul territorio,
- promuovere accordi fra partner per il coordinamento di sistemi orari orientati alla domanda e sensibili alle esigenze dei cittadini di diverse età,
- predisporre piattaforme di e-governance,

- rilevare sistematicamente e ascoltare la domanda temporale espressa da cittadini, abitanti temporanei e portatori d'interesse anche mediante la partecipazione agli organismi di partecipazione.

La collaborazione prioritaria è con l'Ufficio Piano dei Servizi e con l'Ufficio Qualità Urbana.

Costruire un SIT time oriented

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 ed orari di uso dei beni e servizi;
- alla valutazione dell'impatto delle politiche temporali urbane sui beneficiari;
- al supporto tecnico organizzativo alla decisione pubblica in materia di tempi e orari;
- al monitoraggio costante delle variazioni cronotopiche delle aree di progetto.

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 SIT/T è quindi uno strumento necessario:

- per capire il funzionamento della città abitata;
- per comprenderne le connessioni con il territorio di riferimento alle diverse scale;
- per fornire materiali di supporto ai Tavoli di co-progettazione.

Istituire un Laboratorio Cittadino che incentivi la riflessione pubblica sugli aspetti temporali della vita sociale di Bergamo secondo una logica di prospettiva del presente.

Partecipare alla Consulta cittadina sui Tempi della città di Bergamo e all'Osservatorio ad essa collegato.

Settori del Comune di riferimento

Tempi della città, Piano dei Servizi, Qualità Urbana, SIT/T.

Altri enti

ISTAT, Camera di Commercio, Provincia, Regione, Enti e Istituzioni generatori di Banche Dati.

CAP. 3 - I TRE PROGETTI PILOTA A REDONA, CENTRO E CITTÀ ALTA.

Una volta approvato il Piano Territoriale degli Orari della città di Bergamo, l'Amministrazione Comunale deve redigere il 1° Piano di attuazione sulla base del documento di indirizzi approvato.

Questo primo piano attuativo sarà redatto su due pilastri: la costruzione degli organismi partecipativi e della strumentazione tecnica necessari all'Ufficio tempi per gestire i progetti secondo le indicazioni dell'indirizzo n°4 del piano dei tempi; lo sviluppo del lavoro partecipativo svolto nei tre progetti pilota la cui sperimentazione è già stata avviata e dei quali di seguito si presentano le analisi svolte, l'atlante delle proposte fatte dai forum locali in relazione a problemi individuati ed espressi dai cittadini negli organismi di partecipazione. All'Ufficio Tempi della città di Bergamo viene assegnata la missione e vengono predisposte le risorse necessarie ad attuare i progetti che la giunta Comunale decide di approvare.

La scelta dei progetti pilota e delle aree

Le modalità che il Comune di Bergamo ha scelto per gestire il progetto di una nuova qualità della vita dei cittadini di Bergamo, in forma partecipata dai decisori e dai cittadini, sono:

- la costruzione dal basso dei problemi e la ripartizione fra partner della responsabilità di azioni (tavoli di co-progettazione);
- l'approccio multidisciplinare;
- la costruzione di un linguaggio comune fra i partner;
- il coordinamento sul territorio delle azioni condivise e gestite da ciascun partner;

Queste modalità sono state assunte come metodo di lavoro nel Corso di Formazione "Metodi di progettazione partecipata di progetti temporali per la redazione del PTO" che ha avviato e poi affiancato lo sviluppo dei progetti pilota in tre aree di Bergamo. I partecipanti al corso hanno deciso di lavorare secondo la disciplina della co-progettazione¹, affiancati da rappresentanti del Consiglio delle Donne. Gli uffici comunali presenti al corso: Mobilità, Cultura, Servizi per l'infanzia, e ufficio Turismo.

L'Ufficio Tempi ha fornito un primo quadro di riferimento sui quartieri e le aree centrali della città relativamente ai caratteri della popolazione, agli assetti urbanistici locali, allo stato dei servizi fornito dalle analisi preliminari condotte dal Piano dei Servizi, all'identità storica del luogo.

Le analisi preliminari, la conoscenza portata dai partecipanti al corso circa la domanda sociale espressa dai quartieri, la capacità comunicativa dei forum locali verso l'amministrazione in merito a proposte di cambiamento nelle condizioni locali di accessibilità ai servizi d'interesse generale ed ai luoghi, hanno permesso di scegliere tre aree urbane per sviluppare i progetti pilota.

Si è deciso di declinare localmente i tre temi di lavoro del piano dei tempi e mettere alla prova la loro capacità di sintetizzare i problemi locali. I tre temi che costituiscono gli indirizzi del piano sono stati maturati nel lungo percorso di costruzione sociale del piano dei tempi: la mobilità sostenibile; l'accessibilità ai servizi d'interesse generale; la riqualificazione urbana.

La possibilità di conseguire risultati operativi, l'interesse dei diversi uffici, la presenza di attori sociali sono stati i tre criteri definiti per la scelta.

Le tre aree urbane, scelte in base all'incrocio di diversi indicatori di scelta, sono state: 1) un quartiere periferico della città, Redona; 2) il centro cittadino; 3) Città Alta (centro storico).

La Giunta Comunale ha deliberato il 26 gennaio 2006 la fase di avvio dei progetti pilota e l'apertura del confronto con i portatori di interesse per ciascuna area urbana.

¹ Il termine "co-progettazione" viene utilizzato per la prima volta all'interno dei documenti ufficiali e negli atti delle politiche temporali urbane promosse dal Comune di Bolzano con il supporto tecnico-scientifico del gruppo coordinato dalla Prof.ssa Sandra Bonfiglioli del Politecnico di Milano, e poi ripreso nei Piani dei tempi e degli Orari sviluppati in altri Comuni italiani.

Il Tavolo di co-progettazione è un Tavolo di lavoro dove avviene una costruzione collettiva dei processi decisionali di definizione e attuazione di politiche pubbliche e progetti urbani integrati.

La co-progettazione vede gli attori sociali coinvolti interagire durante la definizione delle azioni da sviluppare, l'individuazione delle proposte, la definizione e lo svolgimento delle ricerche e degli studi e durante l'implementazione delle azioni.

Sono stati sollecitati incontri coi forum locali a Redona , a Città Alta e nel Centro Cittadino che hanno visto la partecipazione di una vasta rete di portatori di interesse quali rappresentanti di enti, istituzioni, associazioni civiche, di categoria, culturali, di commercianti e banche². La facilità incontrata nella costruzione dei tavoli locali è stata dovuta indubbiamente a un effetto moltiplicativo portato dalle relazioni già attivate dai molti uffici partecipanti al corso. Ma anche dalla consapevolezza dei cittadini di Bergamo sui conflitti e bisogni che esprimono in materia di uso dei tempi e degli spazi della città. Questa coscienza civile è frutto di una lunga stagione di partecipazione e specificamente di riflessione sui bisogni temporali.

I forum, gestiti dall'Ufficio Tempi e presenti tutti gli "allievi" hanno prodotto una "mappa dei problemi" e un repertorio di proposte.

I tre progetti pilota sono stati chiamati:

“Incontriamoci sul Sentierone. La buona giornata e la festa”

“Perché Città Alta. Tempi di vita e di turismo”

“Fuori Centro. Le periferie al centro, animazione e identità di un quartiere della città”³

² Forum cittadini locali:

Redona: Norino Graziella, Silletti Agata, Cesarei 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.

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.

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.

³ Il Progetto Pilota Fuori Centro ha ottenuto il finanziamento dalla Regione Lombardia a seguito del bando ai sensi della L.R.28/2004

IL PROGETTO

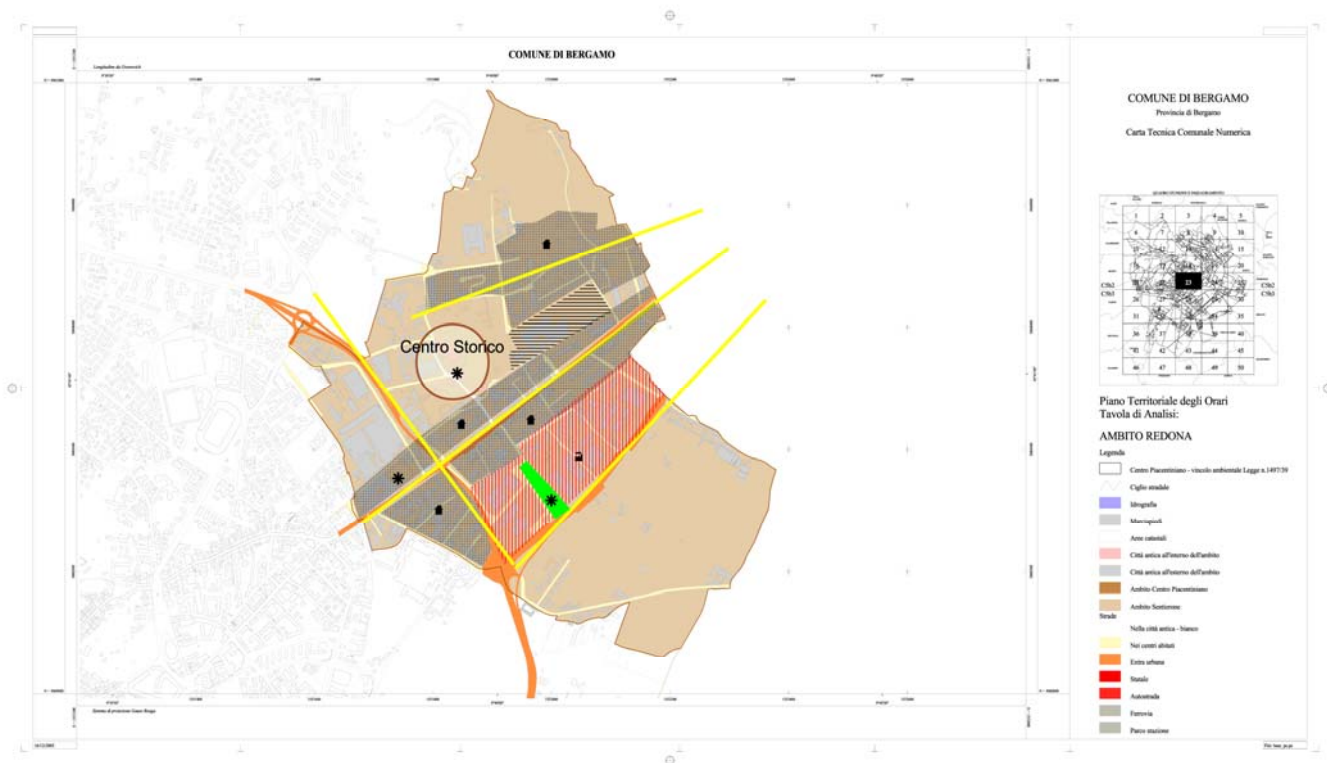
FUORI CENTRO ... LE PERIFERIE AL CENTRO: ANIMAZIONE E IDENTITÀ DI UN QUARTIERE DELLA CITTÀ (REDONA)

Finalità

Il Progetto Pilota accompagna la costruzione del Piano Territoriale degli Orari con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita del quartiere di Redona in termini di conciliazione dei tempi di vita, di lavoro, di cura e per sé, e di crescita della qualità urbana.

L'Area di progetto

Il quartiere, appartenente alla Circoscrizione 5, è ubicato fra il confine con il Comune di Torre Boldone, nel settore nord-est della città di Bergamo, la fascia pedecollinare dei Colli della Calvarola e della Delizia a bassa densità abitativa, ove è situato il confine meridionale del Parco Regionale dei Colli di Bergamo, la circonvallazione per la Valle Brembana e la via Cesare Correnti che conduce in Valle Seriana.



Redona, fino a pochi anni fa quartiere a vocazione prevalentemente industriale, oggi è un quartiere prevalentemente residenziale in continua espansione, abitato da famiglie e caratterizzato da un traffico notevole di attraversamento che costituisce uno dei maggiori problemi legati alla mobilità nel quartiere.

È un'area della città che vive prevalentemente di giorno, anche se non mancano pubblici esercizi aperti in ore serali e notturne, dislocate in aree ben determinate del quartiere (es. attività del centro EDA presso le scuole medie fino alle ore 22.30; attività dell'associazione giovanile Mellow Mood presso ex Municipio; locali notturni Bacaro e Notturna; locale Kripton in via Negrisoli; durante il periodo invernale il cineforum al Teatro Qoelet).

Il quartiere è dotato dei servizi di istruzione di base, che fanno capo all'istituto comprensivo "Petteni".

La zona produttiva è situata prevalentemente a sud est ed è costituita maggiormente da attività di grande distribuzione (concessionarie auto/logistica/impiantistica idraulica). L'area produttiva è abbastanza riservata, con accesso dalla circonvallazione, non interferisce con le attività del quartiere, e negli orari serali è poco frequentata. Una significativa presenza di attività artigianali e commerciali è localizzata in via Galimberti.

A Redona vi è una rilevante presenza di zone ex industriali, in fase di trasformazione a zone residenziali/commerciali (es. Ex Filati Lastex, Redona Centro, ex OTE).

Gli attrattori principali nel quartiere sono: la parrocchia, l'oratorio, l'Associazione dei Giovani "Mellow Mood", il centro medico e ricovero Don Orione, la ludoteca, il Parco Turani e il supermercato Esselunga.

Il centro civico (circoscrizione e biblioteca di quartiere) è ubicato vicino all'Esselunga.

La popolazione di Redona è mediamente più giovane di quella della città nel suo insieme¹ ed annovera una significativa presenza di famiglie con più di due figli² e di stranieri residenti³.

Oggi la rete commerciale dei negozi di prossimità, che ha subito un forte ridimensionamento negli anni, è collocata prevalentemente lungo la via Corridoni.

Mancano completamente i negozi di prossimità all'interno della zona abitata nord (zona di via Marzanica), poiché quelli originariamente esistenti sono stati chiusi.

Analisi cronografica

Redona è un quartiere della città cresciuto per l'espansione della città senza tenere conto del 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, ma l'area del quartiere è stata confinata secondo la logica dell'ambito n.5 del Piano dei Servizi in corso di

¹ Nel quartiere di Redona la fascia d'età 35-44 anni è la più rappresentata, con 2303 individui su un totale di 13874, mentre fra i 117.887 residenti in città la fascia d'età più rappresentata è quella oltre i 69 anni, con 20.010 individui – dati ISTAT aggiornati all'1.1.2006.

² Nel quartiere di Redona le famiglie di cinque componenti sono 170 su un totale di 1834 (sono l'8.5%), mentre sul totale cittadino di 41.847 famiglie quelle di cinque componenti sono 1517 (sono l'1.31%) – dati ISTAT aggiornati all'1.1.2006.

³ Gli stranieri residenti nel quartiere al dicembre 2005 sono 1267 – dati ISTAT aggiornati all'1.1.2006.

redazione.

La carta dei cronotopi è stata costruita sulla base di un modello analitico del cronotopo che evidenzia le diverse funzioni insediate, i loro cicli di apertura e i tipi di popolazioni attratte o residenti, anche in ragione della costruzione storica del luogo.

In Redona notiamo due configurazioni spazio temporali, una di tipo areale e l'altra è costituita dalla maglia delle infrastrutture viaria, in particolare delle due che la interpretano a crociera una verso la Val Seriana e l'altra quale circonvallazione della città. Se analizziamo i diversi cronotopi e le loro morfologia, notiamo che quello prevalente è dato dagli insediamenti residenziali, con altri cronotopi distribuiti ai margini dell'area e al centro secondo una direzione nord/est-sud/ovest, quasi parallela all'asse di scorrimento di via Corridoni verso la Val Seriana. La carta mette in evidenza che alcuni cronotopi presentano una soglia nei calendari ed orari di uso, tipicamente fra le aree produttive e quelle residenziali, fra le strade di grande scorrimento e le altre aree.

L'analisi condotta sulle strade ha messo in evidenza due tronchi di strada: uno in Via Corridoni, e l'altro in Via Papa Leone XII. La carta ON/OFF degli esercizi pubblici insediati e dei loro orari di apertura manifesta l'esistenza di una vita pubblica di relazione anche nelle ore serali e notturne.

Le due zone residenziali ai margini dell'area agricola hanno una struttura di enclave rispetto alla morfologia del quartiere.

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

I TEMI DI INDIRIZZO DEL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI

Mobilità sostenibile

Problemi:

- ✓ Mancanza di sicurezza negli spostamenti per pedoni e ciclisti in numerose vie del quartiere (es. via Marzanica; via Leone XIII), a causa dell'elevata velocità e dell'elevato numero di mezzi transitanti sulle stesse e, in alcuni casi, della mancanza di percorsi dedicati e protetti.
- ✓ Attualmente è vietato percorrere i parchi in bicicletta.
- ✓ Problema di congestione del traffico negli orari di ingresso/uscita delle scuole soprattutto su via Leone XIII (in particolare il venerdì quando si sovrappone anche il mercato settimanale)
- ✓ Mancanza di conciliazione degli orari di apertura del parco Turani con le esigenze legate agli attraversamenti in orari extrascolastici o nei periodi di chiusura delle scuole.
- ✓ Problema dell'attraversamento della futura tramvia (prevista la messa in funzione per il 2008) in termini di sicurezza per raggiungere le scuole in via Buratti e in termini di impatto sul traffico.
- ✓ Problema della sosta veicolare selvaggia:
 - *diurna e serale*: su strade, marciapiedi e su aree non carrabili, degli utenti degli esercizi commerciali e dei servizi presenti nella zona (es. in via Corridoni, via Leone XIII e via Legnano), pur in presenza di adeguate aree di parcheggio, a causa della persistente volontà di raggiungere il luogo di destinazione con l'automobile (es. Poste);
 - *in occasione degli incontri sportivi* (Atalanta), data la vicinanza con lo stadio.
- ✓ Limitato utilizzo del trasporto pubblico locale, per scarsa informazione e percezione di inadeguatezza del servizio in merito alle linee esistenti e ai tempi di spostamento.
- ✓ Assenza di trasporto pubblico in fascia serale e notturna.
- ✓ Congestione del traffico veicolare negli orari di punta, soprattutto legato ai flussi di traffico di penetrazione alla città da Est e in attraversamento del quartiere quale scorciatoia sulla direttrice valli Brembana-Seriana.
- ✓ Problemi viabilistici legati al carico e scarico merci dell'Esselunga.

Proposte:

- Realizzazione di un percorso ciclo-pedonale lungo la roggia Serio, vicino al parco Turani (via Leone XIII e via Radini Tedeschi/via don Gnocchi), che potrebbe risolvere il problema degli orari di apertura del parco e consentirebbe di evitare l'attraversamento del parco, chiuso in alcune fasce orarie, garantendo sicurezza negli spostamenti ciclo-pedonali.
- Realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale fra il parco sud (ex cimitero) e la parte del quartiere situata a sud di via Correnti (come previsto dal PRG).
- Modifica degli orari di apertura dei parchi, ripensati in modo più organico e non solo in funzione degli orari della ludoteca e delle scuole.
- Revisione della mobilità e della sosta in un'ottica di riqualificazione urbana - anche in coordinamento con la zona a traffico moderato ('zona 30') che prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale in via Marzanica - e verifica della fattibilità di modificare/limitare il traffico in via Leone XIII, in modo temporaneo e/o periodico, in coordinamento con il progetto 'Redona Centro'.
- Coordinamento degli orari di carico e scarico delle merci (Esselunga).
- Individuazione di forme di agevolazione per le famiglie finalizzato ad un maggior uso del trasporto pubblico (family card, gratuità del servizio under 11, ticket giornalieri etc.).
- Potenziamento delle informazioni rivolte al cittadino sul sistema del trasporto pubblico.
- Verifica della fattibilità della sperimentazione di un sistema di trasporto pubblico a chiamata, bus navetta o altro in relazione alla copertura del servizio nelle fasce serali-notturne.

Accessibilità ai servizi e ai luoghi della città e del territorio

Problemi:

- ✓ Limitata flessibilità negli orari di alcuni servizi di interesse pubblico esistenti (es. anagrafe).
- ✓ Assenza di alcuni servizi di interesse pubblico (poliambulatorio convenzionato, asilo nido).
- ✓ Mancanza di negozi di prossimità all'interno della zona nord (ove attualmente c'è solo una parrucchiera e un ingrosso per estetista) e nel centro del quartiere.
- ✓ Inadeguatezza dei servizi ricreativi/culturali per adolescenti e giovani, eccettuati quelli offerti dall'oratorio.
- ✓ Mancanza di tipologie di servizi alternativi/integrativi all'infanzia (0-3 anni; spazio gioco, etc.), in particolare negli orari serali e festivi.

Proposte:

- Coordinare gli orari dei servizi pubblici per migliorarne l'accessibilità.
- Ripensare gli spazi aperti del quartiere con attenzione alla loro fruibilità da parte dei bambini e delle bambine (ad es. utilizzo cortili condominiali, scolastici, piazze, etc) e la loro accessibilità (percorsi sicuri)
- Individuare spazi dedicati agli adolescenti e ai giovani.
- Ripensare un adeguato riequilibrio della rete commerciale di prossimità, anche attraverso i progetti di riconversione delle aree industriali (Redona Centro).
- Attuare un efficace decentramento di alcuni servizi di interesse pubblico, in coordinamento col Piano dei Servizi (es. possibilità ritiro raccomandate anche nella succursale di quartiere)

Rivitalizzazione sociale e qualità urbana degli spazi pubblici

Problemi:

- ✓ Assenza di un arredo urbano adeguato a garantire caratteristiche di sicurezza e godibilità degli spazi pubblici (ad es. il Parco in zona sud – ex cimitero -).
- ✓ I nuovi spazi pubblici realizzati non sono ancora riconosciuti come luoghi di socialità per la mancanza di una pluralità di funzioni di interesse generale (ad es. la piazza antistante l'ingresso pedonale dell'Esselunga).
- ✓ Scarsa manutenzione e pulizia degli spazi pubblici, che determina anche una percezione di insicurezza nelle ore serali e notturne (anche per insufficiente copertura della vigilanza notturna).
- ✓ Scarsa informazione sulle attività e gli eventi ricreativi e culturali in programma nel quartiere.

Proposte:

- Miglioramento della qualità della percorribilità, vivibilità e sicurezza degli spazi pubblici, attraverso:
 - realizzazione di un arredo urbano adeguato (panchine, illuminazione,...)
 - installazione di un punto informativo (es. gazebo architettonico)
 - implementazione di pulizia e manutenzione periodici degli spazi pubblici.
 - diversificazione degli orari di vigilanza urbana
 - costruzione di un calendario di eventi culturali e di intrattenimento, diurni e serali, per la rivitalizzazione sociale dell'area.

Fasi dell'azione partecipata

1 Individuazione del quartiere sul quale intervenire, mediante la creazione di un Tavolo partenariale interno interdirezionale di coordinamento delle azioni dell'Amministrazione Comunale. Questa azione ha consentito di elaborare materiali e argomenti da sottoporre alla Giunta Comunale che delibererà l'avvio del progetto sperimentale.

2 Apertura di un forum sul progetto per instaurare un confronto dialettico con la rete dei portatori di interesse locali. Costruzione sociale delle problematiche da risolvere e individuazione delle priorità di intervento.

I destinatari sono i cittadini che abitano il quartiere, in particolare bambine/i, giovani, anziani e donne con bambini piccoli.

3 Ricerca-azione ai fini della preparazione dei materiali per l'animazione del dibattito, per argomentare le scelte operate e per sostenere la co-progettazione ai tavoli.

4 Costruzione dei tavoli di co-progettazione tematici nel quartiere per la definizione delle possibili soluzioni di intervento.

5 Valutazione dei risultati dell'attività di co-progettazione e presentazione in Giunta Comunale ai fini dell'approvazione e programmazione degli interventi

6 A fianco delle attività descritte, con l'Agenzia di Comunicazione del Comune, si terranno costanti rapporti con la stampa, verranno effettuati scambi di buone pratiche ed organizzati eventi per la socializzazione delle iniziative nel quartiere.

Assessorati di riferimento

- Pari opportunità , Tempi e Orari e Politiche della Mobilità
- Urbanistica, Sviluppo economico e territoriale, Grande Bergamo
- Cultura, Spettacolo e Turismo
- Commercio, Attività Economiche, Partecipazione e Decentramento
- Sport, Tempo Libero, Politiche Giovanili
- Istruzione, Università e Servizi all'Infanzia ed Educativi

Portatori di interesse coinvolti

- Consiglio delle donne
- Circoscrizione 5
- Parrocchia di S. Lorenzo
- Oratorio don Giovanni Bosco
- Associazione Le Piane
- Osservatorio di Redona
- Comitato per Redona
- Biblioteca rionale "Pelandi"
- Istituto comprensivo "Petteni" (Scuola elementare "Pascoli" e scuola media)
- centro EDA
- Ludoteca Giocagulp
- Associazione giovanile Mellow Mood
- Polisportiva Ares
- Associazione ARIBI
- ASCOM /Confcommercio
- Confesercenti

- Trasporto pubblico locale
- CGIL
- UGL

Collegamento ad altre iniziative in corso o in programma

- Piano dei Servizi
- Piano della Mobilità
- Iniziativa Piedibus
- Progettazione di spazi pubblici destinati ai bambini/e
- Progetto zone 30
- Progetti legati alla sicurezza ("Bergamo città sicura")
- Progetto Bilancio Partecipato

IL PROGETTO

INCONTRIAMOCI SUL SENTIERONE. LA BUONA GIORNATA E LA FESTA

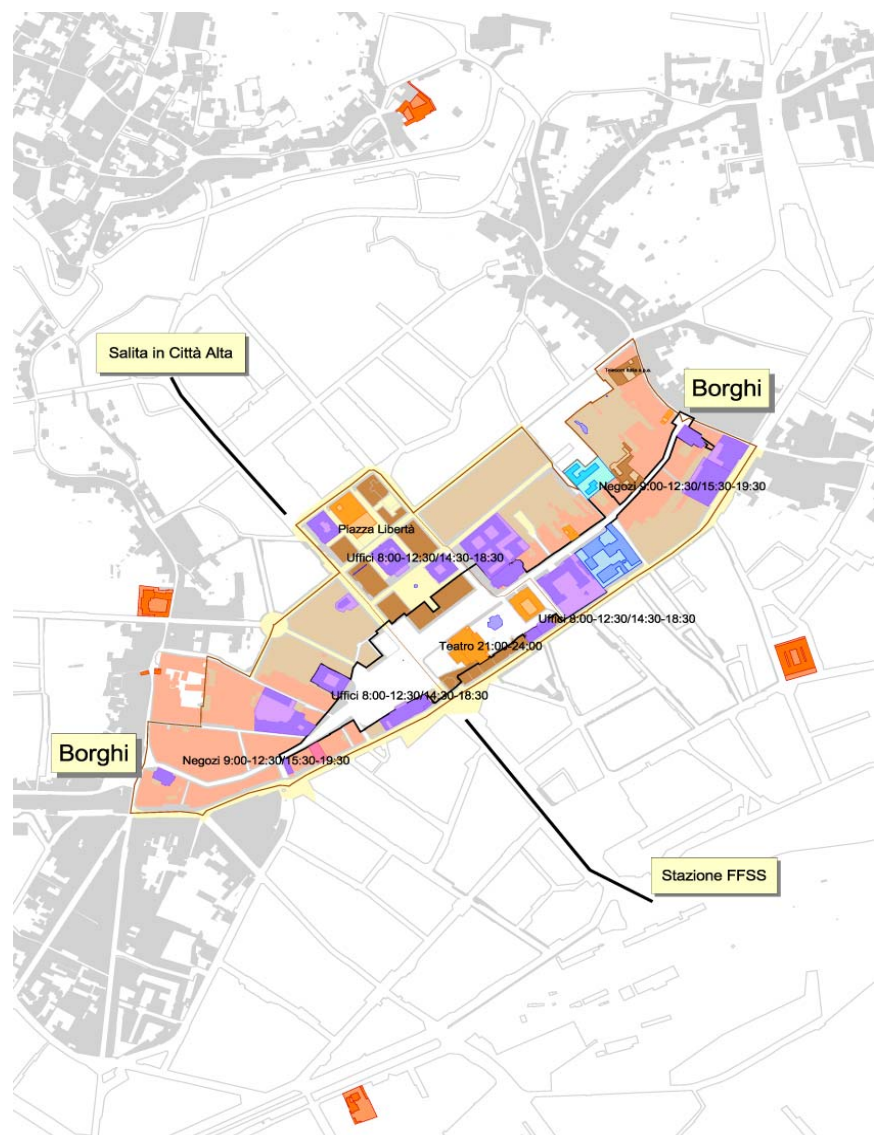
Finalità

Il Progetto Pilota accompagna la costruzione del PTO con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità ai servizi e l'ospitalità del centro della città e consolidare il suo ruolo in un circuito culturale di qualità.

L'Area di progetto

Comprende il Centro Cittadino, in particolare l'ambito che collega Piazza Pontida a Piazzetta S.Spirito, caratterizzato dal Centro Piacentiniano con piazza Dante, Piazza della Libertà e dal Sentierone, tenendo conto del prolungamento dell'asse commerciale su viale Papa Giovanni XXIII e del suo rapporto con città alta e con la stazione (nell'ambito di "Porta Sud").

Questa città è abitata prevalentemente da popolazioni temporanee (lavoratori, studenti, city users) e dopo le 20:00 si svuota. Quest'area è oggi concepita e vissuta come non residenziale: è una città della vita pubblica e della vita civile, è una città "di giorno", su cui gravita un vasto hinterland.



Analisi cronografica

La lettura del cronotopo evidenzia un uso di questa parte della città prevalentemente diurno in ragione degli orari degli uffici pubblici, delle banche e dei negozi; l'uso serale dipende dal calendario stagionale dei teatri e degli eventi culturali e di intrattenimento aperti negli spazi pubblici che non incentivano un'apertura armonizzata di pubblici esercizi .

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.

Ricettività: la Strada Ferdinanda (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 i principali servizi istituzionali: Comune, Provincia, Regione, Ministero delle Finanze, Pretura e Palazzo di Giustizia, INPS. Distribuiti in tutto l'ambito,

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 Ferdinanda, 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 un parcheggio di interscambio per l'accesso a Città Alta mediante la funicolare.

Popolazioni

- Impiegati e businessmen (regime di 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.

Carta ON/OFF degli esercizi pubblici insediati

La carta *ON/OFF degli esercizi pubblici insediati* evidenzia l'apertura degli esercizi tra le 6,00 e le 7,00, la diminuzione del numero degli esercizi aperti dalle 18 alle 20, con 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.

I TEMI DI INDIRIZZO DEL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI

Mobilità sostenibile

Problemi:

- ✓ difficoltà di accessibilità veicolare (compreso anche quelle per il carico e lo scarico delle merci) e pedonale ai servizi pubblici e agli esercizi commerciali, con particolare attenzione per le donne con bambini e soggetti con difficoltà motorie;
- ✓ problema dei costi del trasporto pubblico (ad esempio per un'intera famiglia o per i genitori che portano i figli a scuola);
- ✓ scarsa informazione sul sistema del trasporto pubblico, che viene coordinato e potenziato in concomitanza di eventi programmati;
- ✓ mancanza di servizi di info-mobilità (ad esempio pannelli a messaggio variabile sulla disponibilità in tempo reale dei parcheggi nel centro della città);
- ✓ mancanza di coordinamento tra gli operatori economici e commerciali dell'area e i gestori di parcheggi per un governo delle tariffe;
- ✓ necessità di attuare un efficace decentramento dei servizi amministrativi concentrati nell'area;
- ✓ congestione del traffico veicolare negli orari di punta soprattutto legato alla forte presenza di servizi pubblici e privati d'interesse pubblico (uffici pubblici, banche, tribunale, scuole, etc.).

Proposte:

- miglioramento della qualità della percorribilità e vivibilità degli spazi pubblici, attraverso interventi che migliorino la mobilità, in coordinamento con il Piano Urbano della Mobilità (migliorare l'accessibilità fisica al centro);
- revisione della mobilità e della sosta in un'ottica di riqualificazione urbana attraverso la verifica della fattibilità di pedonalizzare/limitare al traffico - in parte o tutta - l'area di progetto in modo permanente e/o temporaneo, in coordinamento con il Piano Urbano della Mobilità;
- differenziazione delle soluzioni viabilistiche tra giorni infrasettimanali (lun-ven) e del finesettimana;
- coordinamento degli orari di carico e scarico delle merci;
- creazione di servizi di info-mobilità in tempo reale relativi alla disponibilità di sosta nei parcheggi del centro;
- individuazione di forme di agevolazione per le famiglie finalizzato ad un maggior uso del trasporto pubblico (family card, gratuità del servizio under 11, ticket giornalieri etc.);
- coordinare modalità di convenzione tra gli operatori economici e commerciali dell'area e i gestori dei parcheggi;
- attuazione di un efficace decentramento amministrativo di alcuni servizi di interesse pubblico, in coordinamento col Piano dei Servizi;
- potenziare le informazioni rivolte al cittadino sul sistema del trasporto pubblico, in concomitanza degli eventi programmati (navette, punti di raccolta, potenziamento delle corse).

Accessibilità ai servizi e ai luoghi della città e del territorio

Problemi:

- ✓ presenza di code/attese in alcuni periodi dell’anno ed in relazione ad alcune scadenze per i cittadini utenti e conseguente disagio psicofisico;
- ✓ presenza di una “giungla” di orari e conseguente mancanza di coordinamento degli orari degli uffici di interesse pubblico.

Proposte:

- riattivare il gruppo di lavoro sul coordinamento degli orari dei servizi di interesse pubblico per costruire la “giornata del cittadino” quale strumento di coordinamento dell’apertura dei servizi migliorandone l’accessibilità in termini di conciliazione e flessibilità degli orari;
- creazione di uno sportello unico della Pubblica Amministrazione., almeno per l’informazione e l’indirizzo dell’utente ai vari servizi, riprendendo l’esperienza già attivata - e successivamente interrottasi - tra Camera di Commercio, Comune, Provincia e Regione;
- allestimento di ‘punti informazioni’, con adeguate caratteristiche estetiche, come servizio informazioni per residenti e turisti (da ubicare in alcuni luoghi strategici, quali il casello autostradale, e potenziando quelli presso l’aeroporto e la stazione delle autolinee e ferroviaria, in particolare anche al sabato e la domenica);

Rivitalizzazione sociale e qualità urbana degli spazi pubblici.

Problemi:

- ✓ degrado fisico (pavimentazioni, arredo urbano, illuminazione, sosta selvaggia) e sociale (problemi di ordine pubblico e/o di conflitto tra le diverse popolazioni che utilizzano ed occupano le aree) degli spazi pubblici. Ad esempio l’area verde davanti a palazzo uffici e adiacente al teatro Donizetti;
- ✓ desertificazione degli spazi pubblici nelle ore serali con conseguente percezione di non sicurezza degli stessi;
- ✓ compresenza/conflitto nell’uso degli spazi pubblici da parte delle popolazioni temporanee; ad esempio stranieri, giovani, bambini e lavoratori;
- ✓ mancanza di coordinamento tra gli orari degli esercizi commerciali e delle iniziative culturali e di svago programmate in quest’area;
- ✓ diminuita attrattività del centro cittadino in relazione all’aumento progressivo dell’attrattività dei centri commerciali;
- ✓ inadeguatezza dell’offerta dei servizi commerciali del centro cittadino rispetto alle mutate necessità dei consumatori.

Proposte:

- costruzione di un calendario condiviso e coordinato di attività per contrastare l’effetto di svuotamento del centro cittadino negli orari serali e garantire maggiore sicurezza.;
- potenziare e privilegiare la continuità degli eventi e delle attività di carattere culturale e di intrattenimento, piuttosto che la realizzazione di pochi isolati grandi eventi;
- realizzazione di interventi di riqualificazione urbana (arredo urbano, illuminazione, identificazione spazi attrezzati);
- individuare azioni finalizzate a conciliare la compresenza di popolazioni differenti nello spazio pubblico aperto;
- mappatura dei luoghi a rischio sicurezza;

- attivare meccanismi di pulizia strade e luoghi specifici (es. fronte palazzo comunale);
- attivazione di mercatini settimanali o permanenti, di generi alimentari in piazza (mercato biologico, di prodotti locali);
- creazione di una rete/coordinamento con i commercianti a livello informativo e di progettazione di eventi ed attività per il presidio del territorio.

Assessorati di riferimento

- Pari opportunità , Tempi e Orari e Politiche della Mobilità
- Urbanistica, Sviluppo economico e territoriale, Grande Bergamo
- Cultura, Spettacolo e Turismo
- Commercio, Attività Economiche, Partecipazione e Decentramento
- Sport, Tempo Libero, Politiche Giovanili
- Urbanistica, Sviluppo Economico e Territoriale, Grande Bergamo
- Edilizia Privata e Politiche della Casa
- Bilancio, Patrimonio, Sicurezza, Vivibilità e protezione Civile, Società Partecipate, Trasparenza e Comunicazione
- Istruzione, Università e Servizi all’Infanzia ed Educativi

Portatori di interesse

- Circoscrizione 1
- Consiglio delle Donne
- Sindacati
- rappresentanti delle attività produttive ed economiche del centro
- trasporto pubblico (ATB)
- Enti Locali (sedi principali del comune, della provincia e della regione)
- Uffici statali
- Prefettura
- Istituto Comprensivo Donadoni
- Liceo artistico
- Biblioteca Caversazzi
- Le associazioni culturali con sede nell’area di interesse
- Auditorium (Sezione Aurea e Lab ’80)
- Teatro Donizetti
- Centro culturale San Bartolomeo
- Parrocchia S.Alessandro in colonna
- Parrocchia e oratorio delle Grazie
- Banche
- Camera di commercio
- ASCOM/ Confcommercio
- Confesercenti

Fasi dell’azione partecipata

1 Individuazione del quartiere sul quale intervenire, mediante la creazione di un Tavolo partenariale interno interdirezionale di coordinamento delle azioni dell’Amministrazione Comunale. Questa azione ha consentito di elaborare materiali e argomenti da sottoporre alla Giunta Comunale che delibererà l’avvio del progetto sperimentale.

2 Apertura di un forum sul progetto per instaurare un confronto dialettico con la rete dei portatori di interesse locali. Costruzione sociale delle problematiche da risolvere e individuazione delle priorità di intervento.

I destinatari sono i cittadini che abitano il quartiere, in particolare bambine/i, giovani, anziani e donne con bambini piccoli.

3 Ricerca-azione ai fini della preparazione dei materiali per l'animazione del dibattito, per argomentare le scelte operate e per sostenere la co-progettazione ai tavoli.

4 Costruzione dei tavoli di co-progettazione tematici nel quartiere per la definizione delle possibili soluzioni di intervento.

5 Valutazione dei risultati dell'attività di co-progettazione e presentazione in Giunta Comunale ai fini dell'approvazione e programmazione degli interventi

6 A fianco delle attività descritte, con l'Agenzia di Comunicazione del Comune, si terranno costanti rapporti con la stampa, verranno effettuati scambi di buone pratiche ed organizzati eventi per la socializzazione delle iniziative nel quartiere.

Collegamento ad altri progetti in corso o in programma

- Piano dei Servizi
- Piano della Mobilità
- Piano del Commercio
- Progetto “Bergamo città sicura”
- Eventi annuali programmati, ormai inseriti stabilmente nel calendario della città (es. Mercante in fiera, Estate vivi la tua città, Fiera del libro, Esterno notte, Carnevale, Metà quaresima, Notti di luce, etc.)

IL PROGETTO

PERCHÉ CITTÀ ALTA. TEMPI DI VITA E DI TURISMO

Finalità

Il Progetto pilota accompagna la costruzione del Piano Territoriale degli Orari con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità al centro storico in termini di conciliazione delle necessità oggi conflittuali dei cittadini residenti e non- residenti attratti dalle attività insediate e da iniziative culturali e di intrattenimento.

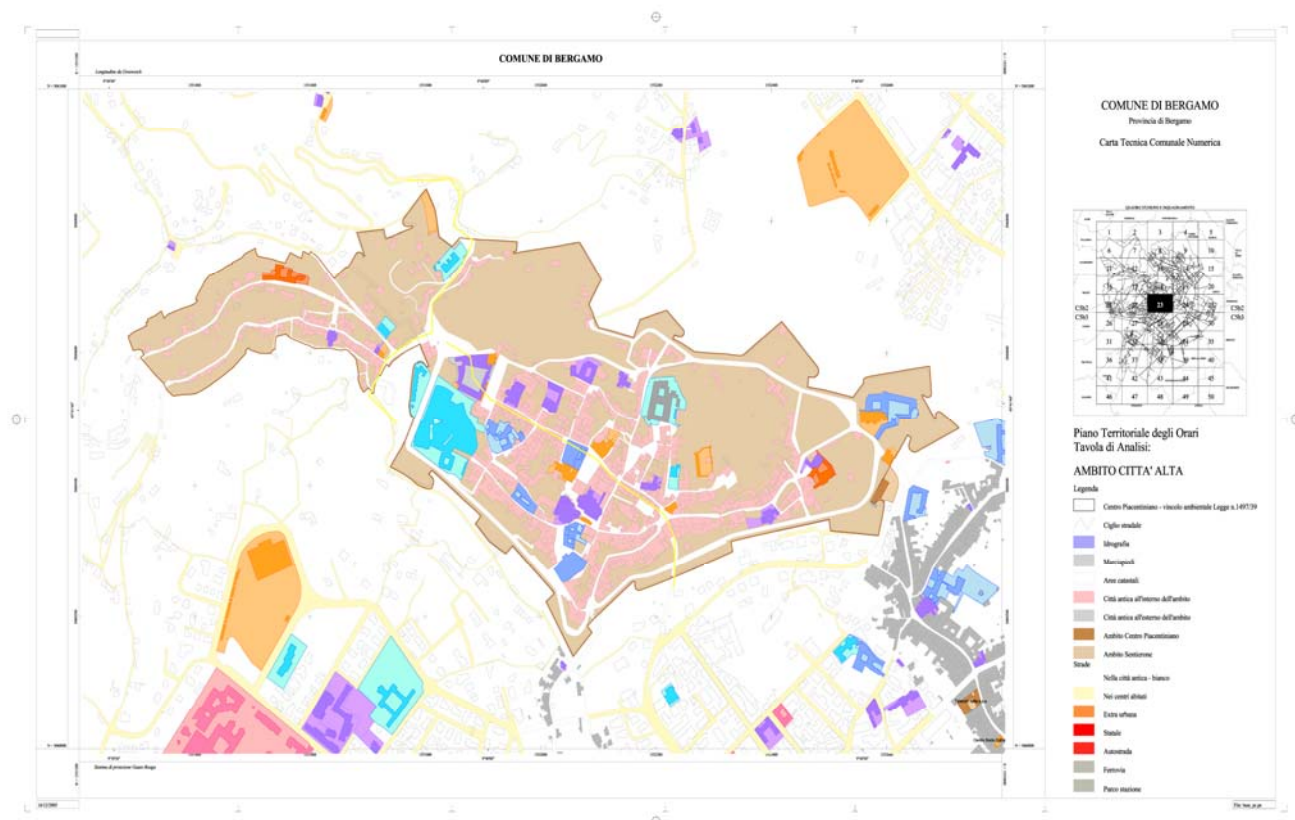
L'area di progetto

Il territorio di riferimento del progetto è identificato con Città Alta, centro storico di grande valore artistico, architettonico e ambientale.

Quest'area è usata da popolazioni di tre tipi: residenti nell'area e abitanti temporanei quali operatori economici ed istituzionali, lavoratori, studenti delle scuole superiori e dell'università, turisti.

L'accessibilità è un problema connesso a quello della mobilità ed è dovuto a caratteri morfologici del tessuto urbano storico e alla presenza temporanea e non governata di popolazioni non-residenti che genera conflitti nell'uso dello spazio pubblico e dei servizi offerti dalla città.

Città Alta è usata a tempo continuato ed è un'area permanentemente attiva.



Analisi cronografica

La carta dei cronotopi evidenzia l'asse di via Gombito – Piazza Vecchia - Via Colleoni, fino a Piazza Cittadella 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.

Gli spazi pubblici che sono luogo di eventi sono localizzati negli spazi pubblici prossimi all'asse di Via Colleoni. Gli esercizi pubblici si distribuiscono prevalentemente lungo questo asse. Pertanto l'asse di Via Colleoni è strutturante le attività di Città Alta che sono attrattive per la popolazione non-residente. La presenza delle popolazioni non-residenti avviene secondo cicli complessi quotidiani, stagionali ed eventenziali.

L'accessibilità fisica a Città Alta avviene attraverso pochi accessi ed è regolato, per quanto riguarda l'uso dell'autovettura, da un calendario settimanale e le stazioni delle funicolare.

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'ambito.

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.

Carta ON/OFF degli esercizi pubblici insediati in Città Alta

La carta *ON/OFF degli esercizi pubblici insediati in Città Alta* evidenzia il numero degli esercizi pubblici la cui maggior apertura avviene in tarda mattinata, con calo di apertura dopo le 15 per poi riaprirsi dalle 18 fino alle 2-3 di notte. La localizzazione di questi esercizi pubblici è lungo l'asse stradale Est-Ovest di Città Alta, interessando Via Gombito e Piazza Vecchia. Questo indicatore evidenzia il carattere di Città Alta come cronotopo anche notturno.

Nel complesso Città Alta, come cronotopo, è specializzato per usi temporanei da parte di popolazioni non-residenti e permanentemente aperto.

I TEMI DI INDIRIZZO DEL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI

Mobilità sostenibile

Problemi:

Sosta dei veicoli

- ✓ per i residenti, i lavoratori e gli studenti universitari a causa della carenza di spazi adeguati, in relazione alle caratteristiche storiche, artistiche e archeologiche del sito
- ✓ per carico e scarico merci, che crea ostacoli alla viabilità in relazione al calibro stradale prevalente
- ✓ per la durata della sosta: in alcune aree (ad es. lungo viale Mura) non è adeguata alle esigenze di sosta più lunga dei lavoratori

Mobilità verso / in Città Alta per residenti, turisti, city users, studenti, lavoratori:

- ✓ inadeguatezza di una rete multimodale di trasporto rispetto alla domanda inespressa (es. coordinamento linea 1/funicolare, funzionalità della linea 3)
- ✓ inadeguatezza della rete di informazioni e logistica (informazioni sulla situazione di accessibilità, sosta e viabilità per Città Alta)
- ✓ scarsa informazione sul sistema del trasporto pubblico (ad esempio l'informazione sul suo potenziamento in concomitanza di eventi programmati)
- ✓ problema di logistica delle merci a causa dei caratteri morfologici di Città Alta e dell'interferenza tra i flussi delle merci e delle popolazioni (transito di mezzi pesanti per il trasporto delle merci ed orari di carico e scarico concentrato in 4 ore al mattino)
- ✓ variabilità degli orari di chiusura di Città Alta in relazione ai diversi giorni della settimana, alle stagioni e agli eventi programmati, che genera confusione e difficoltà d'informazione
- ✓ congestione del traffico veicolare, soprattutto legato a eventi, calendari e orari specifici
- ✓ assenza del servizio di trasporto pubblico dopo la mezzanotte (ad esempio tornare a casa dopo aver cenato in Città Alta è un problema)
- ✓ mancanza di coordinamento del servizio di trasporto pubblico con le esigenze degli studenti del liceo classico (orari di ingresso/uscita scolastici).
- ✓ Mancanza di un posto auto riservato al Liceo Sarpi da utilizzare in caso di specifiche necessità (ad esempio per i relatori esterni)
- ✓ scarsa sorveglianza del rispetto della regolamentazione vigente (in materia di circolazione e sosta)

Proposte:

- revisione della viabilità e della sosta (in particolare lungo il viale delle mura e nelle piazze) in un'ottica di riqualificazione urbana, attraverso la verifica della fattibilità di pedonalizzare/limitare al traffico, in parte o a tutta l'area di progetto, in modo permanente o temporaneo, in coordinamento con il Piano Urbano della Mobilità e con l'attivazione di forme di controllo territoriale, anche per valorizzare il bene culturale che Città Alta rappresenta
- costruzione di un sistema di mobilità con caratteristiche di sostenibilità attraverso una rete multimodale di trasporto coerente con la domanda delle popolazioni temporanee che si muovono verso ed in Città Alta e con le azioni previste dal Piano della mobilità (ad esempio: diversificazione del sistema di risalita a Città Alta – anche in attuazione delle previsioni di PRG delle strutture interrate per il parcheggio sotto le mura in via Baioni e in corrispondenza dell'area ex Parco Faunistico e risalita da S. Agostino e dall'ospedale - potenziamento servizio taxi, organizzazione del trasporto pubblico all'interno di un sistema coordinato)
- individuazione di forme di agevolazione ed incentivazione finalizzato ad un maggior uso del trasporto pubblico (family card, gratuità del servizio under 11, ticket giornalieri, etc., ed in particolare per gli studenti)
- definizione di un sistema di logistica delle merci con coordinamento degli orari di carico e scarico, secondo una logica integrata di organizzazione delle operazioni di distribuzione e di localizzazione

delle soste necessarie (ad esempio riorganizzazione della distribuzione di uno stesso rivenditore presso diversi esercizi)

- articolazione delle soluzioni viabilistiche tra giorni infrasettimanali (lun-ven) e del fine-settimana, con caratteristiche di chiarezza e stabilità nel tempo, per favorire la memorizzazione delle fasce orarie di accessibilità
- creazione di servizi di info-mobilità in tempo reale relativi alla situazione di accessibilità, sosta e viabilità per città alta (pannelli a messaggio variabile, localizzati in luoghi strategici: es. presso Colle Aperto, porta S. Agostino, funicolari, ...)
- potenziamento delle informazioni rivolte al cittadino sul sistema del trasporto pubblico, in particolare in concomitanza degli eventi programmati (navette, punti di raccolta, potenziamento delle corse)
- coordinamento delle modalità di convenzione tra gli operatori economici e commerciali dell'area e i gestori dei parcheggi esistenti (ad esempio tariffe agevolate, distribuzione dei biglietti del Trasporto Pubblico Locale presso i parcheggi pubblici in struttura, ...)
- creazione di due piazzole di sosta in via Mayr (utilizzabili fino alle ore 14) per le esigenze del liceo Sarpi.
- Individuazione di indicatori di monitoraggio del sistema di trasporto Pubblico per suggerire gli eventuali correttivi relativamente al funzionamento della funicolare e delle linee 1 e 3

Accessibilità ai servizi e ai luoghi della città e del territorio

Problemi:

- ✓ rarefazione dei servizi alla persona (ad esempio, servizi alla popolazione anziana, servizi sanitari, negozi di prossimità, attrezzature per giovani, in particolare sportive)
- ✓ conflitto orario negli spostamenti dei lavoratori e studenti (ad esempio alla mattina la linea 1 e sovraccarica fra le 7.45 e le 8.00)
- ✓ problemi orari conseguenti alla esigenza di dislocare presso le strutture sportive di città bassa gli associati alle associazioni polisportive di Città Alta problema del turismo "mordi e fuggi"
- ✓ inadeguatezza di servizi di ricettività convegnistico-congressuale in quanto l'uso possibile delle strutture esistenti è limitato dall'entità dei costi, dalla disponibilità temporale di lungo periodo (alcune sale sono impegnate con mesi/anni di anticipo)
- ✓ assenza di un presidio medico-sanitario fisso
- ✓ orari di funzionamento dei bagni pubblici (chiudono alle 20:00)

Proposte:

- arricchimento delle dotazioni di servizi ai residenti anche in termini di conciliazione e flessibilità oraria (ad esempio mediante creazione di uno sportello unico della P.A. presso Città Alta)
- incentivazione dell'insediamento di esercizi commerciali e di servizi di prossimità mediante politiche di regolamentazione delle attività commerciali
- desincronizzazione dell'orario scolastico rispetto all'orario lavorativo
- Allestimento di 'punti informazioni', con adeguate caratteristiche estetiche, come servizio informazioni per residenti e turisti
- riadeguamento della proposta turistica in funzione dell'obiettivo di allungare il tempo medio di permanenza del turista anche in termini di valorizzazione del ricettivo e della proposta congressuale (in coordinamento con le previsioni del PPRC)
- costruzione di un calendario condiviso di attività, affiancato da un'adeguata informazione e coordinato, per evitare la paralisi completa di Città Alta in specifiche situazioni e per incentivarne la vocazione di carattere culturale

- istituzione di un presidio medico che risponda alle necessità sanitarie di base e di primo soccorso, per residenti, turisti e city users
- attivazione del funzionamento anche serale/notturno degli unici bagni pubblici presenti

Rivitalizzazione sociale e qualità urbana degli spazi pubblici

Problemi:

- ✓ la compresenza/conflitto nell'uso degli spazi pubblici da parte delle popolazioni temporanee: ad esempio lavoratori, studenti e turisti (anche notturne con manifestazione di fenomeni di vandalismo e schiamazzi)
- ✓ percezione di insicurezza di molti percorsi pedonali (in particolare durante le ore notturne anche a causa della scarsa illuminazione)
- ✓ inadeguatezza nella segnalazione in termini di indicazioni turistiche locali e stradali (sia in Città Alta che in Città Bassa) di monumenti e beni culturali
- ✓ orari di pulizia delle strade (transiti dei mezzi BAS, ingombranti e non ecologici) e relative questioni logistiche per il ritiro dei rifiuti, che stazionano sulle strade in orari diurni
- ✓ presenza di eventi e manifestazioni non adeguati al contesto fisico di Città Alta (ad esempio carichi eccessivi per le pavimentazioni storiche)
- ✓ assenza di un regolamento di gestione degli spazi pubblici, in particolare di Piazza Vecchia
- ✓ carenza di coordinamento nella calendarizzazione degli eventi previsti per Città Alta

Proposte:

- miglioramento dell'offerta turistica in termini di accessibilità e individuazione di azioni finalizzate a conciliare la compresenza di popolazioni differenti nello spazio pubblico aperto, con conseguente miglioramento della qualità, della percorribilità, vivibilità e sicurezza degli spazi pubblici
- attuazione di una mappatura dei luoghi percepiti come insicuri ed attivazione di azioni di riqualificazione urbana e controllo per garantire la sicurezza nelle ore di buio (a partire dalle 18:00 in inverno e dalle 20:00 in estate)
- realizzazione di interventi di riqualificazione urbana degli spazi aperti e dei percorsi di accesso a Città Alta (con indicazioni per i monumenti almeno bilingue; attivazione di percorsi di interesse culturale e turistico; interventi di arredo urbano, illuminazione, identificazione spazi attrezzati,...)
- istituzione di nuovi percorsi turistico-culturali tematici ed incentivazione di quelli esistenti, che aumentino la quantità di luoghi di attrazione culturale aperti
- semplificazione dell'informazione stradale e potenziamento dell'informazione turistica
- impiego di mezzi ecologici e di più limitate dimensioni, per il ritiro notturno dei rifiuti
- programmazione e selezione delle manifestazioni e degli eventi, secondo criteri di non invasività e che non deteriorino gli spazi pubblici utilizzati
- redazione di un regolamento per l'utilizzo degli spazi pubblici per lo svolgimento di eventi e manifestazioni

Assessorati di riferimento

- Pari opportunità , Tempi e Orari e Politiche della Mobilità
- Urbanistica, Sviluppo economico e territoriale, Grande Bergamo
- Cultura, Spettacolo e Turismo
- Commercio, Attività Economiche, Partecipazione e Decentramento
- Sport, Tempo Libero, Politiche Giovanili

- Bilancio, Patrimonio, Sicurezza, Vivibilità e protezione Civile, Società Partecipate, Trasparenza e Comunicazione
- Istruzione, Università e Servizi all'Infanzia ed Educativi

Portatori di interesse coinvolti

- Consiglio delle Donne
- Circoscrizione n.3
- Musei civici (Museo di Scienze naturali 'Caffi', Museo Archeologico, Orto Botanico 'L. Rota')
- Biblioteca Civica 'A. Maj'
- Università degli Studi di Bergamo
- Ateneo di scienze lettere e arti
- Scuola Primaria e Asilo nido
- Liceo Classico Statale 'P.Sarpi'
- Associazioni amici Museo Storico
- Associazione amici delle Mura
- Ufficio comunale di Informazione ed Assistenza turistica (IAT)
- Gruppi Guide Turistiche (Guide Città di Bergamo, Agiat, Le Nottole, Gli amici delle Mura)
- Cooperativa di Città Alta (il circolino)
- Polisportiva di Città Alta
- Associazione Mercantico
- Curia vescovile di BG
- MIA - Opera Pia Misericordia Maggiore
- Gestore servizio trasporto pubblico (ATB)
- Associazione Albergatori
- Sindacati

Fasi dell'azione partecipata

- 1 Costruzione di un Tavolo di Coprogettazione interno interdirezionale di coordinamento delle azioni dell'Amministrazione Comunale. Questa azione ha consentito di elaborare materiali e argomenti da sottoporre alla Giunta Comunale che delibererà l'avvio del progetto sperimentale.
- 2 Apertura di un forum in Città Alta sul progetto per instaurare un confronto dialettico con la rete dei portatori di interesse locali. Costruzione sociale delle problematiche da risolvere.
- 3 Costruzione del tavolo di co-progettazione per Città Alta, per la definizione dei progetti da realizzare sulla base dei problemi individuati nella fase precedente
- 4 Valutazione dei risultati dell'attività di co-progettazione e presentazione in Giunta Comunale ai fini dell'approvazione.
- 5 A fianco delle attività descritte, con l'Agenzia di Comunicazione del Comune, si terranno costanti rapporti con la stampa, verranno effettuati scambi di buone pratiche ed organizzati eventi per la socializzazione delle iniziative in Città Alta.

Collegamento ad altri progetti in corso o in programma

- PPRC di Città Alta
- Piano dei Servizi
- Piano della Mobilità
- Progetto Sesamo