

Luglio 2002
Rev. 2

**Settore
Mobilità e Traffico**

Dirigente Capo Settore
dr. Daniele Agostini

Ufficio
Mobility Manager d'Area
ing. Giancarlo Smaniotto
ing. Ernesto Marzano
arch. Alberto Marescotti

Estensore:
Raggruppamento temporaneo
ing. Giancarlo Smaniotto
ing. Ernesto Marzano



LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI

SOMMARIO:

PREMESSA E DEFINIZIONI	2
IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	2
Il quadro di riferimento nazionale e regionale	2
Il quadro di riferimento comunale	3
GLI OBIETTIVI DEL PTO	4
LE POLITICHE TEMPORALI DEL PTO.....	6
Linea d'azione 1 Sviluppo delle strutture per il PTO	7
A) Motivazioni e finalità.....	7
B) Proposte e progetti	7
Linea d'azione 2 Gli orari della scuola	8
A) Motivazioni e finalità.....	8
B) Proposte e progetti	9
Linea d'azione 3 Gli orari dei servizi del Comune di Padova	10
A) Motivazioni e finalità.....	10
B) Proposte e progetti	10
Linea d'azione 4 Gli orari dei servizi delle altre Amministrazioni Pubbliche.....	12
A) Motivazioni e finalità.....	12
B) Proposte e progetti	12
Linea d'azione 5 Gli orari del commercio e dei pubblici esercizi.....	13
A) Motivazioni e finalità.....	13
B) Proposte e progetti	13
Linea d'azione 6. Gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale.....	15
A) Motivazioni e finalità.....	15
B) Proposte e progetti	15
Linea d'azione 7 Gli orari dei servizi all'infanzia	17
A) Motivazioni e finalità.....	17
B) Proposte e progetti	17
Linea d'azione 8 La banca del tempo	18
A) Motivazioni e finalità.....	18
B) Proposte e progetti	18
LA STRUTTURA DEL PTO	19
LE PRIORITÀ DELLE LINEE D'AZIONE	19
ALLEGATI.....	23

PREMESSA E DEFINIZIONI

Il presente documento costituisce la bozza delle **LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PIANO TERRITORIALE DEGLI ORARI**, che il Comune di Padova deve implementare ed adottare in adempimento alla legge 8 marzo 2000, n. 53 "Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città" (G.U. n. 60 del 13 marzo 2000).

In base a quanto disposto dall'art. 24 della legge 53/2000, il piano territoriale degli orari, di seguito denominato **PTO**, persegue come obiettivi prioritari il coordinamento dei tempi di funzionamento della città e la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale. Il PTO è strumento unitario per finalità ed indirizzi ed è articolato in progetti relativi al funzionamento dei diversi sistemi orari dei servizi urbani ed alla loro graduale desincronizzazione ed armonizzazione.

IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il quadro di riferimento nazionale e regionale

A livello nazionale, oltre alla già citata legge 8 marzo 2000 n. 53, il quadro di riferimento in materia di tempi ed orari è costituito dalle seguenti leggi e norme:

- decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"
- legge 4 gennaio 1968, n.15 "Norme sulla documentazione amministrativa e sulla legalizzazione e autenticazione di firme"
- legge 7 agosto 1990 n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi"
- decreto legislativo 3 febbraio 1993 n. 29 "Razionalizzazione dell'organizzazione delle amministrazioni pubbliche e revisione della disciplina in materia di pubblico impiego, a norma dell'articolo 2 della legge 23 Ottobre 1992 n. 421"
- legge 15 marzo 1997 n. 59 "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa"
- legge 15 maggio 1997 n. 127 "Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo"
- legge 23 dicembre 1998, n. 448 "Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo"

- decreto legislativo 18 agosto 2000 n.267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali"
- legge 23 dicembre 1994 n.724 "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica"
- circolare del Dipartimento della Funzione Pubblica n.7/95 del 24 febbraio 1995;
- circolare del Ministero dell'Industria n.3467/C del 28 maggio 1999;
- decreto 15 maggio 2001 "Approvazione delle modalità di erogazione dei contributi ex art. 9, comma 2, della legge 8 marzo 2000, n. 53, che dispone la concessione di contributi a carico del Fondo per l'occupazione, in favore di aziende che applichino accordi contrattuali che prevedono azioni positive per la flessibilità".

A livello regionale il riferimento è costituito dalla legge regionale 22 giugno 1993 n. 15 "Iniziativa della Regione per favorire il coordinamento degli orari in applicazione del comma 3, dell'art. 36 della legge 8 giugno 1990, n. 142 (BUR n. 53/1993).

Il quadro di riferimento comunale

Il Consiglio Comunale di Padova con delibera n. 115 del 20/11/2001 ha approvato le **Politiche della mobilità – Indicazione degli obiettivi strategici**. Tale documento programmatico include tra le attività da avviare la redazione del Piano degli orari della Città.

Sempre il Consiglio Comunale con delibera n. 137 del 20/12/2001 ha approvato il **Piano Urbano della Mobilità (PUM)** e le relative integrazioni, che ribadisce la necessità di intervenire sulla domanda di mobilità attraverso la rimodulazione degli orari delle attività economiche e sociali.

Precedentemente il Consiglio Comunale con delibera n. 93 del 18/09/2001 ha deliberato la costituzione della **Consulta per le politiche della mobilità e la costituzione dell'Osservatorio della mobilità urbana**.

La Consulta è lo strumento attraverso il quale l'Amministrazione persegue la partecipazione e la consultazione in relazione alle scelte e agli orientamenti ritenuti strategici in materia di mobilità, mediante la raccolta delle problematiche emergenti, la consultazione sulle ipotesi di soluzioni strutturali e gestionali/organizzative e il monitoraggio sul perseguimento degli obiettivi.

L'adozione del PTO costituisce pertanto uno degli strumenti di cui l'Amministrazione Comunale di Padova intende dotarsi nell'ambito del quadro dei propri indirizzi strategici in materia di mobilità urbana.

GLI OBIETTIVI DEL PTO

La decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267 all'art. 50, comma 7, recita:

“Il sindaco, altresì, coordina e riorganizza, sulla base degli indirizzi espressi dal consiglio comunale e nell'ambito dei criteri eventualmente indicati dalla regione, gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici, nonché, d'intesa con i responsabili territorialmente competenti delle amministrazioni interessate, gli orari di apertura al pubblico degli uffici pubblici localizzati nel territorio, al fine di armonizzare l'espletamento dei servizi con le esigenze complessive e generali degli utenti.”

La legge 8 marzo 2000 n. 53 prevede che:

- il piano territoriale degli orari realizza il coordinamento dei tempi di funzionamento della città e la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale;
- le articolazioni e le scansioni degli orari di apertura al pubblico dei servizi della pubblica amministrazione devono tenere conto delle esigenze dei cittadini che risiedono, lavorano ed utilizzano il territorio di riferimento;
- per favorire lo scambio di servizi di vicinato, per facilitare l'utilizzo dei servizi della città e il rapporto con le pubbliche amministrazioni, per favorire l'estensione della solidarietà nelle comunità locali e per incentivare le iniziative di singoli e gruppi di cittadini, associazioni, organizzazioni ed enti che intendano scambiare parte del proprio tempo per impieghi di reciproca solidarietà e interesse, gli enti locali possono sostenere e promuovere la costituzione di associazioni denominate "banche dei tempi";
- nell'elaborazione del piano si tenga conto degli effetti sul traffico, sull'inquinamento e sulla qualità della vita cittadina degli orari di lavoro pubblici e privati, degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, delle attività commerciali.

La legge regionale 22 giugno 1993 n. 15 definisce i seguenti criteri da adottare per il coordinamento, l'armonizzazione e la verifica degli orari da parte dei Comuni:

- gli orari degli uffici, dei servizi e delle attività che svolgono servizio di sportello al pubblico non devono coincidere, per almeno due giorni alla settimana, con gli orari della maggioranza delle attività lavorative e non essere distribuiti, tutti i giorni, nella stessa fascia oraria;
- gli orari dei servizi alla persona devono tenere conto degli orari della maggioranza delle attività lavorative e non essere inferiori alla media della durata degli orari di lavoro;

- gli orari dei servizi privati commerciali, turistici, ricreativi e professionali devono essere coordinati, sentite le organizzazioni di categoria e sindacali, al fine di essere più facilmente accessibili;
- per i servizi pubblici devono essere definite modalità organizzative atte a facilitare la loro utilizzazione ed a semplificare le modalità di accesso;
- i servizi di trasporto pubblico devono essere riorganizzati tenendo conto delle effettive esigenze di mobilità urbana degli utenti e creando forme di trasporto che siano in grado di fronteggiare specifiche necessità e, in particolare, la mobilità dei portatori di handicap, il trasporto di persone anziane, gli spostamenti di urgenza, la mobilità di persone con bambini, nonché la mobilità nelle ore notturne;
- gli orari delle biblioteche, dei musei e degli altri centri culturali devono essere organizzati in modo da consentire la più ampia fruizione sociale;
- gli orari dei luoghi di ricreazione e svago devono tener conto delle esigenze della popolazione occupata e delle particolari esigenze di fruizione da parte dei disabili e degli anziani.

Come evidenziato nel capitolo precedente il PTO costituisce uno degli strumenti delle politiche di mobilità adottate dall'Amministrazione. Per completezza di informazione e per un inquadramento sufficientemente ampio degli obiettivi strategici dell'Amministrazione cittadina in materia di mobilità si ritiene opportuno richiamare, riportandone qui una sintesi, quanto indicato nei documenti sulle Politiche della mobilità e nel PUM e le sue successive integrazioni, ai quali si rinvia per la lettura completa degli indirizzi assunti:

- interventi per un nuovo sistema di trasporto pubblico: le linee di metrobuss, il servizio ferroviario metropolitano regionale su Padova (SFMR), la razionalizzazione del nodo ferroviario e l'organizzazione del trasporto pubblico locale;
- programma dei parcheggi per i sistemi di trasporto pubblico e privato;
- infrastrutture viarie;
- razionalizzazione della circolazione sulla viabilità esistente: il miglioramento delle condizioni di fluidità del traffico e la rivisitazione della disciplina di circolazione nelle zone a traffico limitato e delle aree pedonalizzate;
- viabilità ciclabile;
- mobilità trasparente: revisione complessiva della segnaletica stradale di informazione e di indicazione;
- mobility management;
- mobilità dei disabili;
- merci intelligenti: razionalizzazione della penetrazione delle merci nel centro storico.

Alla luce di quanto innanzi esposto si evince che il PTO dovrà essere redatto sulla base dei criteri e degli indirizzi fissati dalla normativa vigente a livello nazionale e regionale e contestualmente creare sinergie con gli altri indirizzi strategici assunti dall'Amministrazione nelle proprie politiche per la mobilità.

In particolare il PTO dovrà sviluppare prioritariamente le linee d'azione che hanno i maggiori e più significativi riflessi diretti sulla mitigazione e sul contenimento delle esternalità indotte dalla mobilità cittadina ed in particolare dal traffico veicolare (inquinamento, congestione, etc.).

Sulla base delle indicazioni della normativa di riferimento è possibile sintetizzare i **macro - obiettivi** da perseguire. Nell'elenco seguente sono indicati, in ordine casuale, gli obiettivi da raggiungere con l'istituzione del PTO:

- riduzione inquinamento;
- riduzione traffico privato;
- riduzione congestione veicolare;
- ottimizzazione fruizione dei servizi;
- tutela categorie deboli;
- qualità tempo personale;
- sviluppo socializzazione e solidarietà.

LE POLITICHE TEMPORALI DEL PTO

Le politiche per l'armonizzazione e il coordinamento degli orari della città da perseguire nell'ambito del PTO possono essere identificate in otto linee d'azione, così definite:

- linea d'azione 1 – sviluppo delle strutture per il PTO;
- linea d'azione 2 – gli orari della scuola;
- linea d'azione 3 – gli orari del Comune di Padova;
- linea d'azione 4 – gli orari delle altre Amministrazioni Pubbliche;
- linea d'azione 5 – gli orari del commercio e dei pubblici esercizi;
- linea d'azione 6 – gli orari dei servizi di trasporto pubblico;
- linea d'azione 7 – gli orari dei servizi all'infanzia;
- linea d'azione 8 – la banca del tempo.

Linea d'azione 1 Sviluppo delle strutture per il PTO

A) Motivazioni e finalità

Il perseguimento degli obiettivi del PTO, indicati dalla normativa vigente, può avvenire solamente attraverso la creazione di un'ideale struttura operativa permanente in grado di implementare, attuare e monitorare il PTO, come del resto chiaramente indicato dagli artt. 24 e 25 della legge 53/2000.

Lo sviluppo delle strategie dell'Amministrazione Comunale in materia di tempi ed orari abbisogna di un supporto tecnico ed operativo sistematico, mirato alla concretizzazione delle linee di indirizzo espresse dall'Amministrazione, che assume il fondamentale ruolo di interfaccia con le categorie economiche e sociali coinvolte.

B) Proposte e progetti

La proposta consiste nell'istituzione:

- dell'**Ufficio tempi della città** del Comune di Padova;
- del **Tavolo di concertazione**, cui partecipano i soggetti indicati dall'art. 25 della legge 53/2000.



Strutture per il PTO:
istituzione dell'Ufficio tempi della città.

La costituzione dell'Ufficio tempi della città presuppone l'individuazione e la nomina di un **Responsabile** cui è assegnata la competenza in materia di tempi ed orari e che partecipa alla conferenza dei dirigenti, ai sensi del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

Il Responsabile viene coadiuvato a livello operativo da un funzionario e si può avvalere eventualmente, soprattutto nella fase di redazione ed implementazione del PTO, dell'apporto di consulenti esterni.



Strutture per il PTO:
istituzione del tavolo di concertazione.

Il tavolo di concertazione trova un suo naturale sviluppo nella Consulta per la mobilità attivata con delibera C.C. 93 del 18/09/2001 e che attualmente conduce un'importante azione di coordinamento in tema di mobilità, trasporto e traffico.

Si propone pertanto, al fine di una migliore efficienza ed efficacia d'azione, di estendere le competenze della Consulta per la mobilità anche a quelle previste dall'art. 25 della legge 53/2000, riguardante la costituzione del tavolo di concertazione, integrando se necessario i partecipanti in base a quanto prescritto.

Linea d'azione 2

Gli orari della scuola

A) Motivazioni e finalità

Risulta facilmente rilevabile da chiunque la forte interrelazione che esiste fra il mondo della scuola e la mobilità cittadina, basti pensare al sensibile decremento dei volumi di traffico che si verifica con il termine dell'attività scolastica.

Tuttavia le esternalità sul traffico urbano, pur se identiche nel loro risultato finale, presentano modi e processi di formazione diversi a seconda del grado scolastico. Infatti se si relaziona lo spostamento dello studente con lo spostamento dei relativi genitori/familiari si possono individuare le seguenti tre categorie:

- scuole materne;
- scuole elementari e medie inferiori;
- scuole medie superiori.

La prima categoria "scuole materne", da considerare di fatto assieme agli asili nido, è caratterizzata da una assoluta interdipendenza fra lo spostamento dello studente/bambino e lo spostamento del familiare che lo accudisce.

La seconda categoria "scuole elementari e medie inferiori", presenta un sistema variegato di svolgimento degli spostamenti, che, in relazione all'età e al contesto ambientale, possono avvenire in forma autonoma e dissociata o nei medesimi modi della categoria precedente.

Infine la terza categoria "scuole superiori" presenta per lo più spostamenti degli studenti in forma autonoma e dissociata da quella dei propri familiari, se non in casi di particolari caratterizzazioni spazio temporali dello spostamento (es. abitazione in aree non servite dal trasporto pubblico).

Le finalità della linea d'azione sono legate pertanto alla riorganizzazione e armonizzazione della mobilità scolastica per ottenere dei benefici in termini di traffico urbano ed in particolare:

- diluizione dell'ora di punta mattutina;
- riduzione del numero di veicoli privati in circolazione;
- soluzione delle criticità di circolazione in alcuni punti della viabilità;
- ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico urbano.

B) Proposte e progetti

Le proposte e i progetti da avviare per perseguire le finalità indicate possono riassumersi in:

- 1) desincronizzazione degli orari di ingresso/uscita delle scuole medie superiori;
- 2) realizzazione di percorsi sicuri per i bambini e le bambine delle scuole elementari e medie inferiori nel tragitto casa - scuola;
- 3) uso mattutino e pomeridiano degli edifici e delle strutture scolastiche e incentivazione delle banche del tempo.
- 4) potenziamento del trasporto scolastico in sostituzione del trasporto privato



Scuola:
desincronizzazione degli orari delle scuole.

Il primo di tali progetto, attraverso la desincronizzazione degli orari di ingresso e di uscita delle scuole medie superiori, punta alla riduzione del traffico veicolare cittadino ed in particolare nelle aree di localizzazione degli istituti scolastici, nonché all'ottimizzazione dell'utilizzo dell'offerta di trasporto pubblico urbano ed extraurbano con distribuzione e sfalsamento temporale fra le diverse componenti di domanda (studenti, lavoratori, acquisti, etc.).



Scuola:
realizzazione dei percorsi sicuri.

Il secondo progetto presuppone un ridisegno ed un miglioramento dei percorsi pedonali e ciclabili di quartiere ed interquartiere, pensati nell'ottica di percorsi casa – scuola sicuri, sia da un punto di vista dei rischi connessi al traffico che, soprattutto, dei rischi connessi agli eventi delittuosi.



Scuola:
uso mattutino e pomeridiano delle strutture scolastiche.

Il terzo progetto tende anch'esso a sfalsare gli orari della scuola rispetto agli orari delle altre attività ed assume anche un ruolo importante in seno alle più ampie politiche di sviluppo dei servizi di sostegno alle famiglie.

Il progetto si collega strettamente al progetto di sviluppo dei servizi pre e post scuola trattato nell'ambito della linea d'azione 7.

Linea d'azione 3

Gli orari dei servizi del Comune di Padova

A) Motivazioni e finalità

Il PTO serve sia a coordinare e sostenere le tante iniziative in atto in tema di tempi ed orari sia ad offrire un quadro di riferimento che renda visibile l'impegno dei diversi rami dell'Amministrazione e possa fornire un buon esempio ad altre amministrazioni pubbliche. Le principali tematiche da affrontare sono:

- facilitare l'accesso alle informazioni;
- agevolare gli orari di accesso.

L'accesso alle informazioni è il punto di partenza per rendere maggiormente fruibili i servizi attuali ed ogni miglioramento/cambiamento degli stessi. Indagini svolte in altre realtà hanno evidenziato che il cittadino è scarsamente informato sia sulle modalità di espletamento delle diverse pratiche (uno su tre ritorna nell'ufficio ove si è recato poiché non ha una conoscenza a priori sulle procedure) sia sugli orari di apertura/chiusura dei servizi offerti (uno su quattro non lo sa).

B) Proposte e progetti



Servizi del Comune di Padova:
facilitare l'informazione.

Gli orari degli uffici comunali devono essere saranno "reclamizzati" con mezzi diversi per raggiungere in particolare i lavoratori, i pendolari e i city users¹.

L'obiettivo è quello di incoraggiare l'accesso dei cittadini agli sportelli nel giorno del cittadino, nelle ore centrali e tardo pomeridiane, e di favorire l'uso dei mezzi di comunicazione in caso di incertezza sulle procedure e sugli orari di apertura, prima di recarsi al servizio. Inoltre, va incoraggiato l'uso del telefono e delle altre vie di comunicazione a domicilio, al fine di evitare spostamenti inutili dell'utente e favorire la corretta informazione dei servizi offerti.

Per le informazioni/notizie standard sono utili tutti gli strumenti d'informazione preregistrata, tipo audiotel, il sito web, che risparmiano le energie del personale e aiutano a concentrarle sull'informazione pregiata o il lavoro di back office.

¹ Con il termine city users si intendono tutte le persone che pur non abitano all'interno della città ma vi lavorano, vi studiano e ne usufruiscono dei diversi servizi.



Servizi del Comune di Padova: sviluppo sportello unico (URP).

E' necessario consolidare ed estendere le funzioni svolte dagli URP (Uffici per le Relazioni con il Pubblico), ampliarne la rete nei principali dipartimenti; potenziare il personale, migliorare le sedi e le attrezzature, ampliare la fascia oraria almeno in alcune sedi che funzionino da presidio.

Inoltre vanno rinforzati i legami tra l'URP e gli altri uffici comunali anche attraverso l'unificazione e l'automatizzazione dei protocolli, sia per gestire le richieste dei cittadini di accesso agli atti sia per incanalare proteste e suggerimenti ai fini di un miglioramento dei servizi.

In una seconda fase si potrà provvedere ad interconnettere gli URP ad altre reti amministrative (Stato, para-statali, banche, USL, ecc.), per trasformare queste porte di accesso al Comune in veri e propri servizi poli-funzionali, dove il cittadino possa dialogare e ricevere informazioni con tutti gli apparati burocratici.



Servizi del Comune di Padova: creazione giorno ad orario unificato.

Intervenire sugli orari comporta la modifica della relazione complessa fra organizzazione del lavoro, orari di lavoro, mobilità degli utenti, tipologia di utenti. E' importante razionalizzare gli orari di accesso dei cittadini agli uffici comunali in orari certi e prolungare gli orari di sportello in fasce orarie desincronizzate rispetto agli orari prevalenti di lavoro della città, in particolare durante la pausa di mezzogiorno, nel tardo pomeriggio ed, eventualmente, di sabato.

A tal proposito, può essere proposta e sperimentata, la creazione di almeno un giorno ad orario unificato (il giorno o la giornata del cittadino) al fine di facilitare l'accesso del cittadino ai servizi comunali. Naturalmente, come evidenziato in precedenza, il nuovo servizio deve essere supportato da un'adeguata campagna d'informazione. E' auspicabile che tale iniziativa possa essere "allargata" anche ad altre reti amministrative e, se i risultati sono soddisfacenti, possa essere estesa a più giorni la settimana.

L'obiettivo è quello di adottare come modello la "giornata del cittadino", già sperimentata in alcune amministrazioni comunali italiane, in cui tutti gli sportelli e i servizi del comune e/o delle pubbliche amministrazioni della città sono aperti nello stesso giorno con orari continuati e/o prolungati fino a tardo pomeriggio.

Linea d'azione 4

Gli orari dei servizi delle altre Amministrazioni Pubbliche

A) Motivazioni e finalità

In linea generale i criteri identificati per il Piano degli orari del Comune sono simili e comparabili a quelli che dovrebbero adottare le altre Amministrazioni Pubbliche e quindi vanno perseguite le stesse azioni per facilitare l'accesso alle informazioni ed agevolare gli orari di accesso.

Creare una fascia oraria comune a tutti gli uffici pubblici. Scegliere una fascia oraria unificata ed un giorno della settimana in cui tutti o gran parte degli uffici siano aperti per un arco orario lungo significa facilitare quelle pratiche che richiedono il contatto con uffici diversi, un prelievo in banca, un pagamento in posta, un certificato sanitario. Poter concentrare tutto in un giorno è vantaggioso soprattutto per coloro che, per svolgere queste incombenze, devono prendersi un permesso dal lavoro o recarsi espressamente in Città (city users).

Agevolare gli orari di accesso. L'orario di apertura degli uffici delle pubbliche amministrazioni cittadine è prevalentemente strutturato secondo un orario spezzato. Gli uffici decentrati dello stato e degli enti pubblici sono caratterizzati da una mattina lunga e pomeriggi brevi, solitamente due ed alcuni sportelli sono aperti solo al mattino.

Armonizzare gli orari con quelli del Comune di Padova. Diversamente, l'orario di apertura del Comune è quasi omogeneo per tutti gli uffici al pubblico e prevede l'apertura mattutina e in alcuni casi anche quella pomeridiana. Come evidenziato in precedenza al fine di migliorare la fruizione dei servizi da parte del cittadino sarebbe auspicabile che gli orari siano orientati verso un standard comune che faciliti l'organizzazione degli spostamenti del cittadino.

B) Proposte e progetti



Servizi delle altre Amministrazioni Pubbliche:
creazione giorno ad orario unificato.

La creazione di un giorno ad orario unificato rispecchia gli stessi concetti e procedure indicate per l'attuazione del medesimo servizio nell'ambito del Comune di Padova. E' importante, al fine di agevolare il cittadino sia dal punto di vista informativo che organizzativo, che il giorno ad orario continuato sia lo stesso per il Comune e le Pubbliche Amministrazioni. Le innovazioni che si vogliono introdurre saranno tanto più efficaci se sapranno realizzarsi e svilupparsi armonicamente e inviare al cittadino dei messaggi univoci. Se, contrariamente, ogni amministrazione si comporta come un sistema autonomo, il peso di mettere insieme e ricomporre i diversi messaggi ricade sul cittadino.

Linea d'azione 5

Gli orari del commercio e dei pubblici esercizi

A) Motivazioni e finalità

Le finalità sono quelle di creare un progetto in grado di riequilibrare le funzioni commerciali sul territorio e di ricercare, nella specifica realtà, nuove opportunità di sviluppo per il commercio. In tale ambito, il fattore orario merita un'attenzione particolare, poiché può rendere un territorio più sicuro e contribuire ad infondere sicurezza nelle famiglie.

L'orario attuale degli esercizi si limita all'apertura nelle ore classiche mattutine e pomeridiane, in generale senza sfruttare né le Domeniche e gli altri giorni festivi, né, tanto meno, gli orari interessanti quali quelli della pausa lavorativa e della prima serata.

A livello nazionale, è da segnalare il Decreto Legislativo, denominato Bersani, che riforma la disciplina del commercio, dettando anche disposizioni, in materia di apertura e chiusura dei negozi di vendita al dettaglio. Il Decreto sostanzialmente dà avvio a una liberalizzazione concertata dell'orario di apertura e chiusura delle attività commerciali che permette agli esercenti di scegliere i propri orari di apertura in una fascia compresa fra le sette e le ventidue, per un massimo di tredici ore giornaliere e consente, nei comuni a prevalente economia turistica, deroghe all'obbligo di chiusura domenicale e festiva.

Per quanto concerne la grande distribuzione si osserva che, come in molte città italiane, è ben strutturata e coniuga l'offerta commerciale variegata a una relativa facile accessibilità automobilistica e ad ampie fasce di apertura giornaliera e settimanale desincronizzate rispetto agli orari di lavoro prevalente (apertura fino alle 21.00 / 22.00 e domenicale).

Particolare attenzione deve essere rivolta ad un'azione di rivitalizzazione del centro storico che si specifica in una maggiore sicurezza e vivibilità nelle ore notturne, favorite dai negozi e pubblici esercizi aperti. In particolare, il progetto vuole offrire uno spazio pubblico aperto attrattivo come luogo di socialità e, in una logica tesa a favorire e ad orientare il mutamento dei comportamenti temporali dei cittadini aumentando le opportunità di scelta nella costruzione individuale degli impegni della giornata (organizzazione flessibile del tempo quotidiano), offre ai cittadini l'opportunità di utilizzare il tempo liberato dal lavoro come tempo dedicato ad altre attività.

B) Proposte e progetti



**Commercio e pubblici esercizi:
progetto pilota su un quartiere per il confronto tra esigenze e offerta.**

Il progetto pilota su un quartiere mira alla costruzione di un'intelligenza collettiva di fronte alla liberalizzazione del commercio, a favorire l'uso dello spazio pubblico ed a rivitalizzare e rivalutare le funzionalità del quartiere.

Le finalità sono quelle di andare incontro alle esigenze primarie degli abitanti del quartiere, di rendere più fruibili gli spazi pubblici, di creare socialità all'interno del quartiere.

Per contro va osservato che nel caso di piccoli pubblici esercizi l'estensione dell'orario di apertura o l'apertura degli esercizi in face orarie o giornate non "abituale" richiede, da parte degli esercenti, un impegno lavorativo non indifferente o l'impiego di personale addizionale.

Il progetto pilota deve essere supportato da un'ampia informazione sia da parte della stampa locale sia da parte degli organi preposti all'informazione dei cittadini (URP, Associazioni collocazione di totem informativi nei punti strategici del quartiere, incontri con commercianti e associazioni di categoria Consumatori, ecc.).

In tale fase si rende utile la definizione di una carta cronografica della localizzazione delle attività commerciali e dei pubblici esercizi aperti, la progettazione e realizzazione di una campagna di informazione anticipata ed istituzionale. In questa fase è importante stabilire degli orari che siano certi, per una zona allargata o quartiere, in modo da limitare al minimo gli spostamenti dei cittadini.

Il rilevamento delle esigenze, l'individuazione delle azioni ed il successivo monitoraggio sarebbe auspicabile avvenissero con il coordinamento del Consiglio di quartiere.

Per rilevare e monitorare gli effetti delle azioni intraprese è necessario definire dei criteri oggettivi di monitoraggio (questionario di valutazione dell'andamento del progetto, dell'adesione da parte dei commercianti; schede testate di rilevamento delle aperture) e la definizione del metodo, compiti, costi e impegni per svolgerlo.



Commercio e pubblici esercizi: studio incentivi per il riordino del commercio e degli esercizi nel quartiere.

Il riordino del commercio e degli esercizi pubblici può essere un incentivo all'attività economica, grazie alle aperture desincronizzate, rispetto agli orari di lavoro prevalenti e ad un'offerta di spazio pubblico aperto attrattivo anche per i flussi di persone temporanee. Naturalmente altre forme di incentivazione dirette, come il favorire l'impiego part time del personale, possono essere vagliate, almeno nella fase iniziale del progetto. Inoltre, al fine di rivitalizzare alcune aree depresse si valuteranno le possibilità di protrarre l'apertura serale o notturna di alcune attività commerciali ed esercizi pubblici.

Linea d'azione 6. **Gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale**

A) Motivazioni e finalità

Il trasporto collettivo costituisce uno degli elementi fondamentali per la modifica del modo di spostarsi, soprattutto nell'ambito dei grossi centri urbani, e per ottenere sensibili risultati da un punto di vista della riduzione dell'impatto della circolazione veicolare in termini di congestione, inquinamento ed occupazione del suolo cittadino.

L'obiettivo prioritario è pertanto addivenire ad una riorganizzazione dell'intero comparto del TPL che punti decisamente a sanare e correggere gli attuali disservizi, da intendersi non solo in termini funzionali (parallelismi, interscambio, ecc.) ma anche in termini economici (costi e diseconomie).

Oltre all'intervento sugli attuali servizi è importante indagare ed individuare gli eventuali servizi integrativi innovativi (taxi bus e taxi collettivo, bus a chiamata, car pooling, car sharing, ecc.) che possono coadiuvare i servizi esistenti per particolari esigenze di domanda.

Naturalmente sia la riorganizzazione dell'esistente che l'individuazione di nuove soluzioni, deve perfettamente coordinarsi con il sistema degli orari della città e con le proposte di rimodulazione degli stessi (es. desincronizzazione degli orari della scuola superiore).

La riorganizzazione del TPL deve essere funzionale alla rimodulazione degli orari delle attività ed al tempo stesso in qualche misura prevenire e incentivare le modifica dei comportamenti. Il TPL deve porsi come obiettivi:

- la flessibilità del servizio, per adeguarsi alle esigenze mutevoli della domanda di trasporto;
- la certezza dello spostamento, per garantire tempi di percorrenza (anche un ritardo "certo" costituisce elemento di qualità);
- la sicurezza dello spostamento, per favorire la mobilità serale e notturna in condizioni di sicurezza e favorire così i momenti di socializzazione.

B) Proposte e progetti

Le proposte da sviluppare in seno al PTO sono le seguenti:

- 1) istituzione di un **tavolo di coordinamento degli orari del TPL**, che consenta un confronto tecnico fra gli attuali gestori (APS mobilità, SITA, Trenitalia, ACTM, ACTV);
- 2) modifica degli orari delle linee autobus in funzione della desincronizzazione degli orari delle scuole medie superiori;
- 3) sviluppo dei servizi di trasporto collettivo non convenzionale.
- 4) Sviluppo dei servizi di trasporto collettivo per eventi particolari



**Servizi di trasporto pubblico locale:
istituzione del tavolo di coordinamento.**

Si tratta di rendere permanenti gli attuali momenti di confronto tecnico che vengono attivati in occasione di particolari situazioni/emergenze, organizzando un tavolo di coordinamento al quale partecipano i gestori del trasporto pubblico locale, ossia APS mobilità, SITA, Trenitalia, ACTM, ACTV ed in prospettiva eventuali altri protagonisti del settore, ed è guidato dall'Ufficio tempi della città.

In tale sede vanno tracciate le linee di indirizzo e le strategie per il riordino dell'intero comparto e successivamente approfondite le singole proposte tecniche.



**Servizi di trasporto pubblico locale:
modifica orari in funzione della desincronizzazione degli orari delle scuole.**

Contestualmente alla desincronizzazione degli orari delle scuole medie superiori presenti sul territorio cittadino, trattata nella linea d'azione 2, vanno modificati gli orari dei servizi autobus che portano gli studenti in tali istituti.

In questo contesto vanno temperate le esigenze di servizio con le esigenze degli studenti ed insegnanti, innescando un circuito virtuoso di incontro fra offerta e domanda.



**Servizi di trasporto pubblico locale:
sviluppo dei servizi di trasporto collettivo innovativi.**

Per talune componenti di mobilità e per taluni contesti urbani può risultare opportuno introdurre servizi alternativi di trasporto collettivo (come ad esempio il taxi collettivo e taxi-bus, il car sharing) in grado di essere più efficaci ed efficienti nel sottrarre quote di domanda al trasporto privato.

Il progetto viene sviluppato con particolare riferimento alle azioni dell'istituto Ufficio del Mobility Manager d'Area, rivolte alla mobilità dei dipendenti delle grandi aziende/enti e alla mobilità generata da alcune di queste (es. Azienda Ospedaliera).



**Servizi di trasporto pubblico locale:
sviluppo dei servizi di trasporto collettivo per eventi particolari.**

Nei periodi di chiusura totale o parziale del traffico, dovuta a manifestazioni varie od ai provvedimenti di limitazione della circolazione si suggerisce di predisporre, per tempo, un piano di intervento al fine di evitare i possibili disagi dei cittadini. Tale piano dovrebbe informare la cittadinanza sulle corse automobilistiche disponibili, sui percorsi alternativi e sulle frequenze del servizio. Si osserva che tale attività rientra tra le attività previste dal Piano di Emergenza Ambientale che attualmente l'Amministrazione Comunale sta predisponendo.

Linea d'azione 7 Gli orari dei servizi all'infanzia

A) Motivazioni e finalità

Favorire i servizi ai cittadini. I servizi all'infanzia (asili nido, scuole materne, ludoteche, baby parking) spesso non si sposano con le esigenze del cittadino creando una conflittualità tra il tempo della cura familiare e il tempo dedicato al lavoro.

Sovente la flessibilità d'orario concessa ai lavoratori si scontra con la scarsissima elasticità degli orari di accesso alle strutture degli asili nido e delle scuole materne, vanificando pertanto la reale possibilità per il lavoratore di godere dell'orario flessibile e, più in generale, di contribuire alla diluizione delle ore di punta.

B) Proposte e progetti

Il Comune, per i servizi direttamente ed non direttamente gestiti, assume il ruolo di certificare e controllare che oltre gli standard formativi anche l'organizzazione degli orari e dei servizi espletati.



Servizi all'infanzia:
riorganizzazione degli orari.

Si propone di orientare gli orari dei servizi a quelli delle attività economiche e dei bisogni temporali delle famiglie. In molti casi gli orari dei servizi all'infanzia non conciliano con gli orari lavorativi dei componenti della famiglia.

L'ampliamento della fascia oraria dei servizi sia di apertura che di chiusura a favore di una maggiore flessibilità che si sposi meglio con le differenti esigenze lavorative dei genitori, può garantire l'armonizzazione con l'elasticità dell'orario di lavoro oramai largamente diffusa in numerosi settori.



Servizi all'infanzia:
sviluppo iniziative di pre e post scuola.

In tale ambito si propone, nel pieno rispetto dei bisogni e dei ritmi di vita dei bambini, di favorire dei servizi aggiuntivi orientati a rendere più flessibile la permanenza dei bambini presso i centri di accoglienza. In particolare possono essere sviluppati i centri giochi (estivi ed invernali), cooperative di baby-sitter, corsi di formazione, ecc.

Linea d'azione 8 La banca del tempo

A) Motivazioni e finalità

Fra gli obiettivi della legge 53/2000 vi è quello di incentivare l'avvio e l'attività delle banche del tempo, ossia le associazioni nate *“per favorire lo scambio di servizi di vicinato, per facilitare l'utilizzo dei servizi della città e il rapporto con le pubbliche amministrazioni, per favorire l'estensione della solidarietà nelle comunità locali e per incentivare le iniziative di singoli e gruppi di cittadini, associazioni, organizzazioni ed enti che intendano scambiare parte del proprio tempo per impieghi di reciproca solidarietà e interesse”*.

Per meglio chiarire l'oggetto dell'attività della banca del tempo si pensi, ad esempio, ad un cittadino che mette a disposizione di altri tre ore di lavoro come imbianchino in cambio di tre ore di servizio di assistenza al proprio genitore non autosufficiente. L'unità di misura delle prestazioni non è quindi la remunerazione economica ma il tempo dedicato.

B) Proposte e progetti



Banca del tempo:
sostenere e favorire l'attività.

Le azioni da intraprendere sono sostanzialmente di due tipi:

- sostenere, attraverso la disponibilità di spazi e l'informazione ai cittadini, l'attività della banca del tempo;
- favorire, attraverso la stipulazione di accordi, l'integrazione fra le azioni istituzionalmente in carico agli enti locali e le azioni della banca del tempo nell'ambito delle prestazioni di aiuto ai cittadini ed alla comunità.

LA STRUTTURA DEL PTO

La struttura del PTO si articola in tre fasi principali:

- formazione del quadro degli orari attuali;
- sviluppo delle linee d'azione e avvio dei progetti pilota;
- definizione del metodo di monitoraggio degli effetti delle azioni.

La formazione del quadro degli orari attuali richiede un'analisi approfondita dello stato della situazione attuale; Tale fase deve essere accompagnata dalla raccolta dei dati e delle informazioni di pertinenza di ciascuna categoria oggetto dello studio.

Lo sviluppo delle linee d'azione e avvio dei progetti pilota richiede il supporto delle categorie interessate. In particolare in questa fase è fondamentale la pubblicizzazione dei nuovi interventi

Monitoraggio degli effetti delle azioni. Al fine di poter valutare gli effetti delle azioni e degli interventi intrapresi è necessario monitorare i risultati in relazione agli obiettivi prefissati. In particolare oltre a valutare il miglioramento oggettivo della qualità dei servizi offerti si renderebbe utile anche la raccolta di informazioni sul miglioramento del servizio percepito dal cittadino.

LE PRIORITÀ DELLE LINEE D'AZIONE

Le priorità dell'Amministrazione in tema di mobilità, alla luce anche della recente Ordinanza del Sindaco n. 3 del 13/02/2002 di restrizione della circolazione veicolare al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, vanno certamente individuate nelle azioni e nelle iniziative mirate a:

- ridurre l'inquinamento dell'aria derivante dai gas di scarico degli autoveicoli;
- ridurre la circolazione dei veicoli privati nell'arco dell'intera giornata e soprattutto nelle fasce di punta mattutina e serale, che più marcatamente evidenziano i limiti capacitivi della rete stradale;
- incentivare l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico, anche attraverso una modifica delle modalità di fruizione delle attività economiche e sociali.

Nella matrice **azione – effetto** qui riportata vengono evidenziati per ciascuna linea d'azione il livello di efficacia verso i macro – obiettivi individuati per il PTO.

MATRICE AZIONI – EFFETTO

OBIETTIVO	LINEA D'AZIONE							
	1	2	3	4	5	6	7	8
riduzione inquinamento	▲	●	—	—	●	▲	—	▽
riduzione traffico privato	▲	●	—	—	●	▲	—	▽
miglioramento condizioni circolazione	▲	▲	—	—	—	▲	▲	▽
ottimizzazione fruizione servizi	▲	▽	▲	▲	▲	—	▲	—
tutela categorie deboli	▲	—	▲	▲	▲	●	—	▲
qualità tempo personale	▲	—	▲	▲	▲	—	▲	▲
sviluppo socializzazione solidarietà	▲	—	▽	▽	▽	—	—	▲

LEGENDA:

- ▲ efficacia elevata
- efficacia buona
- efficacia minima
- ▽ nessuna efficacia

La lettura della matrice azioni – effetti consente di definire due livelli di priorità, correlati alle strategie indicate dall'Amministrazione Comunale nei documenti **Politiche della mobilità – Indicazione degli obiettivi strategici e Piano Urbano della Mobilità**:

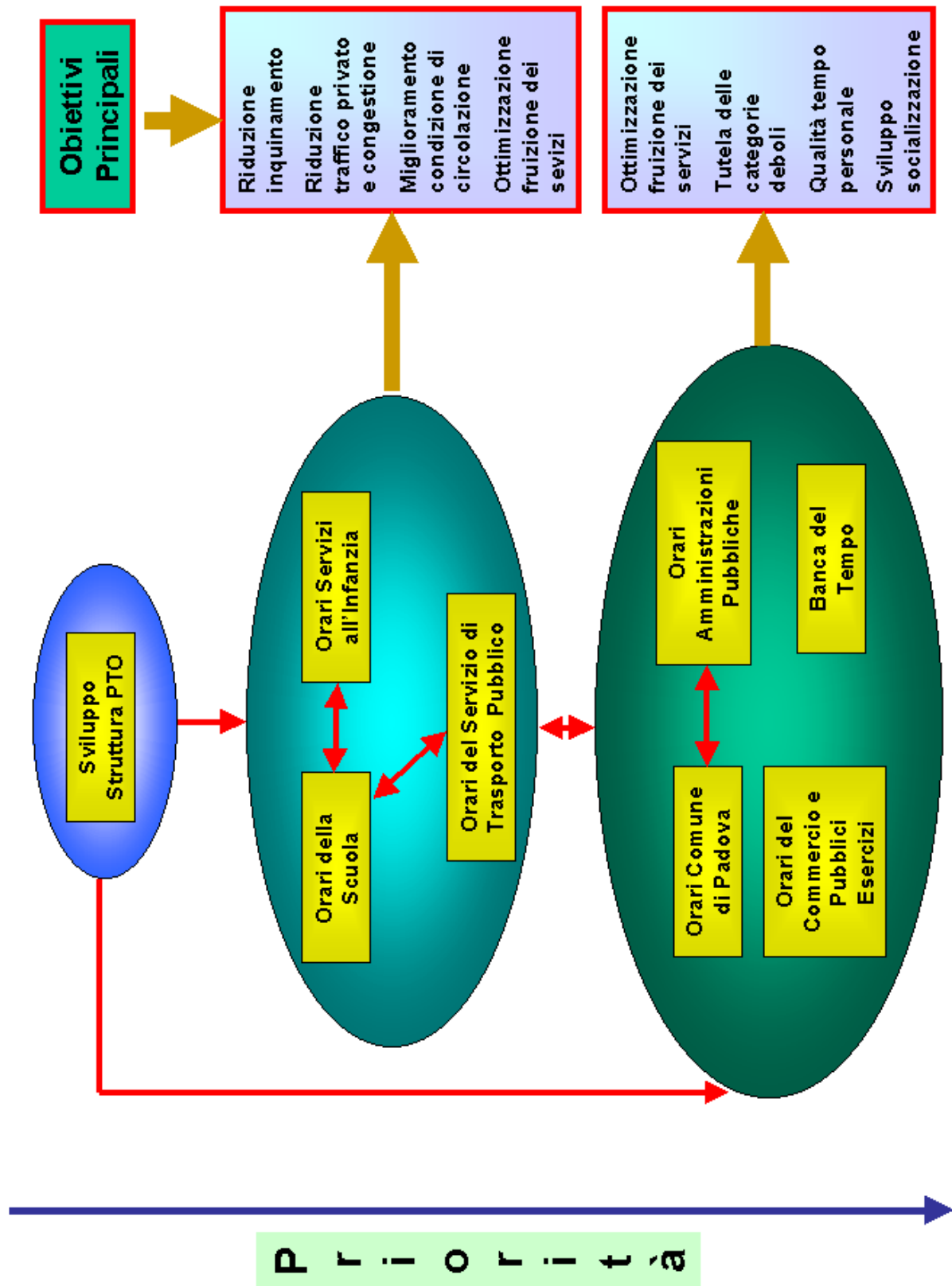
LIVELLO DI PRIORITÀ 1:

- linea d'azione 1 – sviluppo delle strutture per il PTO: ritenuta indispensabile per implementare e rendere operativo il piano medesimo;
- linea d'azione 2 – gli orari della scuola: con particolare riferimento al progetto di desincronizzazione degli orari delle scuole ed al progetto di realizzazione dei percorsi sicuri;
- linea d'azione 6 – gli orari dei servizi di trasporto pubblico: indispensabile per coadiuvare le altre azioni di riorganizzazione e rimodulazione degli orari dei servizi;
- linea d'azione 7 – gli orari dei servizi all'infanzia: con particolare riferimento al progetto di riorganizzazione degli orari;

LIVELLO DI PRIORITÀ 2:

- linea d'azione 3 – gli orari del Comune di Padova;
- linea d'azione 4 – gli orari delle altre Amministrazioni Pubbliche;
- linea d'azione 5 – gli orari del commercio e dei pubblici esercizi;
- linea d'azione 8 – la banca del tempo.

Nella figura che segue è riportato il layout funzionale del PTO, dove in relazione agli obiettivi del piano ed alle priorità individuate si collocano le singole linee di azione.



ALLEGATI

Legge 8 marzo 2000, n. 53

"Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città"

...omissis...

Capo VII - TEMPI DELLE CITTÀ

Art. 22. (Compiti delle regioni).

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge le regioni definiscono, con proprie leggi, ai sensi dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni, qualora non vi abbiano già provveduto, norme per il coordinamento da parte dei comuni degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, nonché per la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale, secondo i principi del presente capo.

2. Le regioni prevedono incentivi finanziari per i comuni, anche attraverso l'utilizzo delle risorse del Fondo di cui all'articolo 28, ai fini della predisposizione e dell'attuazione dei piani territoriali degli orari di cui all'articolo 24 e della costituzione delle banche dei tempi di cui all'articolo 27.

3. Le regioni possono istituire comitati tecnici, composti da esperti in materia di progettazione urbana, di analisi sociale, di comunicazione sociale e di gestione organizzativa, con compiti consultivi in ordine al coordinamento degli orari delle città e per la valutazione degli effetti sulle comunità locali dei piani territoriali degli orari.

4. Nell'ambito delle proprie competenze in materia di formazione professionale, le regioni promuovono corsi di qualificazione e riqualificazione del personale impiegato nella progettazione dei piani territoriali degli orari e nei progetti di riorganizzazione dei servizi.

5. Le leggi regionali di cui al comma 1 indicano:

- a) criteri generali di amministrazione e coordinamento degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici della pubblica amministrazione, dei pubblici esercizi commerciali e turistici, delle attività culturali e dello spettacolo, dei trasporti;
- b) i criteri per l'adozione dei piani territoriali degli orari;
- c) criteri e modalità per la concessione ai comuni di finanziamenti per l'adozione dei piani territoriali degli orari e per la costituzione di banche dei tempi, con priorità per le iniziative congiunte dei comuni con popolazione non superiore a 30.000 abitanti.

6. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono secondo le rispettive competenze.

Art. 23. (Compiti dei comuni).

1. I comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti attuano, singolarmente o in forma associata, le disposizioni dell'articolo 36, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni, secondo le modalità stabilite dal presente capo, nei tempi indicati dalle leggi regionali di cui all'articolo 22, comma 1, e comunque non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. In caso di inadempimento dell'obbligo di cui al comma 1, il presidente della giunta regionale nomina un commissario ad acta.

3. I comuni con popolazione non superiore a 30.000 abitanti possono attuare le disposizioni del presente capo in forma associata.

Art. 24. (Piano territoriale degli orari).

1. Il piano territoriale degli orari, di seguito denominato "piano", realizza le finalità di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), ed è strumento unitario per finalità ed indirizzi, articolato in progetti, anche sperimentali, relativi al funzionamento dei diversi sistemi orari dei servizi urbani e alla loro graduale armonizzazione e coordinamento.

2. I comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti sono tenuti ad individuare un responsabile cui è assegnata la competenza in materia di tempi ed orari e che partecipa alla conferenza dei dirigenti, ai sensi della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni.

3. I comuni con popolazione non superiore a 30.000 abitanti possono istituire l'ufficio di cui al comma 2 in forma associata.

4. Il sindaco elabora le linee guida del piano. A tale fine attua forme di consultazione con le amministrazioni pubbliche, le parti sociali, nonché le associazioni previste dall'articolo 6 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni, e le associazioni delle famiglie.

5. Nell'elaborazione del piano si tiene conto degli effetti sul traffico, sull'inquinamento e sulla qualità della vita cittadina degli orari di lavoro pubblici e privati, degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, delle attività commerciali, ferme restando le disposizioni degli articoli da 11 a 13 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, nonché delle istituzioni formative, culturali e del tempo libero.

6. Il piano è approvato dal consiglio comunale su proposta del sindaco ed è vincolante per l'amministrazione comunale, che deve adeguare l'azione dei singoli assessorati alle scelte in esso contenute. Il piano è attuato con ordinanze del sindaco.

Art. 25. (Tavolo di concertazione).

1. Per l'attuazione e la verifica dei progetti contenuti nel piano di cui all'articolo 24, il sindaco istituisce un tavolo di concertazione, cui partecipano:

- a) il sindaco stesso o, per suo incarico, il responsabile di cui all'articolo 24, comma 2;
- b) il prefetto o un suo rappresentante;
- c) il presidente della provincia o un suo rappresentante;
- d) i presidenti delle comunità montane o loro rappresentanti;
- e) un dirigente per ciascuna delle pubbliche amministrazioni non statali coinvolte nel piano;
- f) rappresentanti sindacali degli imprenditori della grande, media e piccola impresa, del commercio, dei servizi, dell'artigianato e dell'agricoltura;
- g) rappresentanti sindacali dei lavoratori;
- h) il provveditore agli studi ed i rappresentanti delle università presenti nel territorio;

i) i presidenti delle aziende dei trasporti urbani ed extraurbani, nonché i rappresentanti delle aziende ferroviarie.

2. Per l'attuazione del piano di cui all'articolo 24, il sindaco promuove accordi con i soggetti pubblici e privati di cui al comma 1.

3. In caso di emergenze o di straordinarie necessità dell'utenza o di gravi problemi connessi al traffico e all'inquinamento, il sindaco può emettere ordinanze che prevedano modificazioni degli orari.

4. Le amministrazioni pubbliche, anche territoriali, sono tenute ad adeguare gli orari di funzionamento degli uffici alle ordinanze di cui al comma 3.

5. I comuni capoluogo di provincia sono tenuti a concertare con i comuni limitrofi, attraverso la conferenza dei sindaci, la riorganizzazione territoriale degli orari. Alla conferenza partecipa un rappresentante del presidente della provincia.

Art. 26. (Orari della pubblica amministrazione).

1. Le articolazioni e le scansioni degli orari di apertura al pubblico dei servizi della pubblica amministrazione devono tenere conto delle esigenze dei cittadini che risiedono, lavorano ed utilizzano il territorio di riferimento.

2. Il piano di cui all'articolo 24, ai sensi del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni, può prevedere modalità ed articolazioni differenziate degli orari di apertura al pubblico dei servizi della pubblica amministrazione.

3. Le pubbliche amministrazioni, attraverso l'informatizzazione dei relativi servizi, possono garantire prestazioni di informazione anche durante gli orari di chiusura dei servizi medesimi e, attraverso la semplificazione delle procedure, possono consentire agli utenti tempi di attesa più brevi e percorsi più semplici per l'accesso ai servizi.

Art. 27. (Banche dei tempi).

1. Per favorire lo scambio di servizi di vicinato, per facilitare l'utilizzo dei servizi della città e il rapporto con le pubbliche amministrazioni, per favorire l'estensione della solidarietà nelle comunità locali e per incentivare le iniziative di singoli e gruppi di cittadini, associazioni, organizzazioni ed enti che intendano scambiare parte del proprio tempo per impieghi di reciproca solidarietà e interesse, gli enti locali possono sostenere e promuovere la costituzione di associazioni denominate "banche dei tempi".

2. Gli enti locali, per favorire e sostenere le banche dei tempi, possono disporre a loro favore l'utilizzo di locali e di servizi e organizzare attività di promozione, formazione e informazione. Possono altresì aderire alle banche dei tempi e stipulare con esse accordi che prevedano scambi di tempo da destinare a prestazioni di mutuo aiuto a favore di singoli cittadini o della comunità locale. Tali prestazioni devono essere compatibili con gli scopi statutari delle banche dei tempi e non devono costituire modalità di esercizio delle attività istituzionali degli enti locali.

Art. 28. (Fondo per l'armonizzazione dei tempi delle città).

1. Nell'elaborare le linee guida del piano di cui all'articolo 24, il sindaco prevede misure per l'armonizzazione degli orari che contribuiscano, in linea con le politiche e le misure nazionali, alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti. Dopo l'approvazione da parte del consiglio comunale, i piani sono comunicati alle regioni, che li trasmettono al

Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) indicandone, ai soli fini del presente articolo, l'ordine di priorità.

2. Per le finalità del presente articolo è istituito un Fondo per l'armonizzazione dei tempi delle città, nel limite massimo di lire 15 miliardi annue a decorrere dall'anno 2001. Alla ripartizione delle predette risorse provvede il CIPE, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

3. Le regioni iscrivono le somme loro attribuite in un apposito capitolo di bilancio, nel quale confluiscono

Legge regionale 22 giugno 1993 n. 15 (BUR n. 53/1993)

INIZIATIVE DELLA REGIONE PER FAVORIRE IL COORDINAMENTO DEGLI ORARI IN APPLICAZIONE DEL COMMA 3, DELL'ART. 36 DELLA LEGGE 8 GIUGNO 1990, N. 142

Art. 1 Finalità e oggetto.

1. La Regione Veneto, per assicurare il massimo di fruibilità dei servizi pubblici e privati da parte dei cittadini, promuove una nuova disciplina degli orari dei servizi stessi che tenga conto sia dei limiti imposti ai singoli dall'attività lavorativa, sia delle aspettative di miglioramento della qualità della vita.

2. A tale fine, la Regione stabilisce i criteri per il coordinamento, l'armonizzazione e la verifica degli orari da parte dei Comuni singoli o associati dei servizi pubblici e privati, ai sensi dell'art. 36 della legge 8 giugno 1990, n. 142 e ne favorisce l'esercizio delle relative funzioni amministrative.

Art. 2 Compiti della Regione.

1. Per l'attuazione delle finalità di cui all'art. 1, la Giunta regionale:

- a) adotta le misure organizzative idonee a favorire, per i servizi di sua competenza, il coordinamento degli orari in ambito regionale;
- b) promuove apposite conferenze, cui partecipano i Prefetti delle Province del Veneto, il Commissario di Governo, i rappresentanti delle delegazioni regionali dell'ANCI, dell'UPI e dell'UNCCEM, il Presidente della Commissione regionale per le pari opportunità o un suo delegato, i rappresentanti regionali delle categorie economiche, degli ordini professionali e delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

2. La Giunta regionale svolge attività di documentazione, di analisi, di informazione e di orientamento per l'attuazione della presente legge. A tal fine acquisisce presso gli enti locali, le associazioni di categoria e gli ordini professionali ogni utile elemento. La Giunta regionale presenta altresì al Consiglio regionale, entro il 31 dicembre di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione della legge.

Art. 3 Criteri per l'articolazione degli orari e concessione di contributi.

1. La Regione concede contributi ai Comuni singoli o associati che assumono idonee iniziative volte al coordinamento degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché degli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle Pubbliche Amministrazioni secondo i seguenti criteri:

- a) gli orari degli uffici, dei servizi e delle attività che svolgono servizio di sportello al pubblico non devono coincidere, per almeno due giorni alla settimana, con gli orari della maggioranza delle attività lavorative e non essere distribuiti, tutti i giorni, nella stessa fascia oraria;
- b) gli orari dei servizi alla persona devono:
 - 1) tenere conto degli orari della maggioranza delle attività lavorative, per essere usufruibili tanto da chi svolge quanto da chi non svolge attività lavorativa;
 - 2) non essere inferiori alla media della durata degli orari di lavoro, fatta salva la possibilità di una loro articolazione compatibile con l'impegno lavorativo nelle attività prevalenti del territorio;
- c) gli orari dei servizi privati commerciali, turistici, ricreativi e professionali, fermo restando quanto previsto dall'art. 54, lettera d) del DPR 24 luglio 1977, n. 616, devono essere coordinati, sentite le organizzazioni di categoria e sindacali, al fine di essere più facilmente accessibili. In particolare gli orari delle attività commerciali devono essere regolati in modo da non far coincidere, attraverso idonee forme di turnazione, i tempi di apertura, chiusura e turno di riposo di tutti gli esercizi che svolgono uno stesso tipo di attività;
- d) per i servizi pubblici devono essere definite modalità organizzative atte a facilitare la loro utilizzazione ed a semplificare le modalità di accesso, con particolare riferimento alle disposizioni di cui alla legge 4 gennaio 1968, n. 15 e alla legge 7 agosto 1990, n. 241;
- e) i servizi di trasporto pubblico devono essere riorganizzati tenendo conto delle effettive esigenze di mobilità urbana degli utenti e creando forme di trasporto che siano in grado di fronteggiare specifiche necessità e, in particolare, la mobilità dei portatori di handicap, il trasporto di persone anziane, gli spostamenti di urgenza, la mobilità di persone con bambini, nonché la mobilità nelle ore notturne;
- f) gli orari delle biblioteche, dei musei e degli altri centri culturali devono essere organizzati in modo da consentire la più ampia fruizione sociale, ricorrendo anche ad apposite convenzioni con cooperative e associazioni operanti nel settore;
- g) gli orari dei luoghi di ricreazione e svago devono tener conto delle esigenze della popolazione occupata e delle particolari esigenze di fruizione da parte dei disabili e degli anziani.

2. Sono ammissibili ai contributi di cui al comma 1, nei limiti dello stanziamento di bilancio e nella misura massima del 40% delle spese sostenute:

- a) le attività di ricerca sulla organizzazione dei "tempi" nel territorio comunale o intercomunale, finalizzate al coordinamento degli orari;
- b) le iniziative volte alla diffusione di informazioni al pubblico sugli orari e sull'organizzazione dei servizi pubblici e privati.

Art. 4 Domande di contributo.

1. Ai fini della concessione dei contributi di cui all'art. 3, i Comuni, entro il 31 marzo di ogni anno, devono presentare domanda diretta al Presidente della Giunta regionale, corredata da:

- a) lo studio di fattibilità per il coordinamento degli orari approvato dal Comune;

- b) il programma delle iniziative tra quelle previste all'art. 3 e i relativi tempi di attuazione;
- c) il preventivo delle spese.

Art. 5 Concessione e revoca di contributi.

1. La Giunta regionale, entro novanta giorni dal termine di cui all'art. 4, delibera la concessione dei contributi.
2. Nella fascia dei Comuni è data priorità alle domande riguardanti iniziative intercomunali volte al coordinamento degli orari.
3. I contributi sono erogati, in via anticipata, nella misura del 50% sulla spesa ammessa e, a saldo, sulla base della rendicontazione della spesa sostenuta.
4. I Comuni sono tenuti a presentare, con scadenza annuale, una relazione sugli interventi effettuati.
5. I contributi concessi in base alla presente legge sono revocati qualora le iniziative per le quali sono stati concessi non siano realizzate entro un anno dalla data di concessione degli stessi.

Art. 6 Norma transitoria.

1. Per il triennio 1993/1995 le disposizioni della presente legge si applicano limitatamente ai Comuni capoluogo di Provincia e a quelli con popolazione superiore ai 35 mila abitanti.
2. Entro il 31 marzo 1996, la Giunta regionale presenta una relazione al Consiglio regionale sullo stato di attuazione della presente legge riferita al triennio.
3. Per l'anno 1993, le domande di contributo devono essere presentate entro quattro mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Art. 7 Norma finanziaria.

1. Per l'attuazione della presente legge è autorizzata, per l'anno finanziario 1993, la spesa di lire 250 milioni. Ad essa si provvede mediante riduzione di pari importo dal capitolo 84000 "Fondo speciale per la riassegnazione dei residui perenti per le spese correnti" dello stato di previsione del Bilancio 1993 e l'istituzione del capitolo n. 3482 denominato "Contributi ai Comuni singoli o associati per la realizzazione e il coordinamento dei piani regolatori degli orari", con lo stanziamento di lire 250 milioni in termini di competenza e di cassa. Agli esercizi successivi si provvede con legge di bilancio.