



Il Sindaco

COMUNE DI CREMA

Provincia di Cremona

C.F. 91035680197 P.IVA 00111540191
Piazza Duomo, 25 – 26013 Crema (CR)
tel. 0373-894340 - fax 0373-894257
e-mail: ufficio.sindaco@comune.crema.cr.it
UFFICIO DI STAFF DEL SINDACO

Prot.

Crema, ...-10-2013

Spett.le
REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Casa, Housing sociale,
Pari opportunità
P.za Città di Lombardia, 1
20124 Milano

OGGETTO: Domanda di contributo - Fase concorsuale - IV bando ex art. 6, l.r. 28/2004 «Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città»
Comune proponente ...Comune di Crema..... (prov.) ...CR.....
Titolo del progetto: TOGETHER: percorsi ... vitali

Ai fini della partecipazione alla fase concorsuale del IV bando per la concessione ai comuni di contributi per la predisposizione o l'attuazione di Piani Territoriali degli Orari (PTO):

la sottoscritta ...STEFANIA BONALDI.....
ruolo ricoperto nel ComuneSINDACO.....
nata aMILANO..... il ...10/12/1970..... residente aCREMA.....
viaGRIFFINI 1....., in qualità di legale rappresentante del comune di
...CREMA..... con sede inpiazza Duomo, 25..... cap ...26013.. prov .CR.
P.Iva...00111540191 / C.F...91035680197.....

CHIEDE

La concessione di un contributo di €* ...50.000,00..... pari al69...% del costo complessivo ammontante a € ...72.000,00..... per la realizzazione delle azioni di cui alla **scheda di progetto** .

(*) L'importo deve essere quello già indicato nella Manifestazione d'interesse ammessa alla seconda fase concorsuale

In relazione all'intervento di cui trattasi

DICHIARA CHE

1) Si tratta di un progetto:

per la predisposizione di un Piano territoriali degli orari (sezione 1 della scheda progetto)

☒ per l'attuazione di un Piano territoriale degli orari precedentemente approvato (sezione 2 della scheda progetto)

2) Le azioni progettuali rientrano nel seguente ambito prioritario individuato ai sensi della dgr n.10 ottobre 2012 n. IX/4135, (barrare l'ambito prescelto):

- ☒ Progetti finalizzati a favorire la mobilità sostenibile delle persone verso i servizi socio-sanitari, gli istituti scolastici, i luoghi di lavoro, i servizi pubblici e di servizio pubblico.

Progetti finalizzati a migliorare l'accessibilità e la fruibilità temporale dei servizi pubblici e privati (a titolo esemplificativo: giornata del cittadino, decentramento dei servizi e degli sportelli, sportelli polifunzionali ecc.), anche con la messa in rete di servizi del sistema allargato della pubblica amministrazione; sperimentazioni finalizzate alla semplificazione dell'accesso ai servizi, anche mediante l'utilizzo della Carta Regionale dei Servizi.

3) ☒ Il progetto verrà attuato interamente dal solo comune proponente.

Si tratta di un progetto sovracomunale e che gli altri comuni coinvolti nella sua attuazione sono i seguenti:

- 1.....
- 2.....
- 3.....

5) Che il responsabile (dirigente) del progetto è:

nome e cognomedott. ANGELO STANGHELLINI.....

incarico ricoperto nell'enteDIRETTORE AREA SERVIZI AL CITTADINO.....

6) che il progetto che si presenta è strutturato come dall'allegato "Scheda progetto", parte integrante della presente domanda.

DICHIARA INOLTRE

di allegare alla presente la seguente documentazione:

- ☒ copia dell'atto amministrativo di approvazione del progetto e di autorizzazione alla presentazione della domanda di contributo (deliberazione di giunta o di consiglio comunale);

in caso di progetti sovracomunali, alla domanda trasmessa dal comune capofila dovranno essere allegate copia delle deliberazioni di giunta o di consiglio comunale di ciascun dei comuni partner, di approvazione del progetto e di designazione del comune capofila;

- ☒ copia di accordi sottoscritti di attori pubblici e privati del territorio individuati e coinvolti nelle azioni progettuali.

I documenti sono consegnati in originale o copia conforme all'originale.



IL SINDACO
(dott.ssa Stefania Bonaldi)
Stefania Bonaldi

SCHEDA PROGETTO

A - CONTENUTO DEL PROGETTO

I progetti devono essere strutturati in modo tale da favorire l'applicazione dei principi di pari opportunità e di conciliazione tra le responsabilità familiari e professionali di donne e uomini.

Durante le fasi di programmazione, attuazione e monitoraggio dei progetti devono essere evidenziati i diversi effetti che le azioni proposte possono avere sulla popolazione maschile e femminile coinvolta. L'approccio di genere è un criterio di valutazione.

A1 - Analisi socio-economica del territorio di riferimento del Piano Territoriale degli Orari (PTO)

L'analisi ragionata del contesto socio-economico di riferimento deve evidenziare i punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce a cui il contesto territoriale è esposto. Questi elementi includono analisi relative alle caratteristiche della popolazione, alle attività economiche divisi in settori, ai flussi di mobilità più significativi, alla presenza o vicinanza di poli attrattori, alle dinamiche future di sviluppo, alla presenza di servizi rilevanti ecc..

Si raccomanda di mettere in luce gli elementi di contesto strettamente correlati ai problemi e alle criticità che saranno in seguito esposti al punto A2. (min. 5.000 caratteri, max. 20.000 caratteri).

Prima dell'elaborazione del PTO del 2010 vi era stato un intenso lavoro di ricerca perché ci si era accorti che se esistevano molti dati e ricerche di carattere economico-sociale riferiti ai vari ambiti della società di Crema e del circondario, essi rispondevano peraltro ad esigenze di analisi quali-quantitative di conoscenza del territorio e fissavano una serie di indicatori, pure interessanti, ma in cui in cui la dimensione temporale non era minimamente presa in considerazione.

A partire dal 2010 invece, pur partendo dai dati già in possesso, ci siamo dedicati ad acquisire anche una banca-dati con indicatori per monitorare progressivamente i cambiamenti sociali in corso a Crema, come base per stimolare un'attenzione specifica all'evoluzione in atto di una società in continuo divenire (vero oggetto delle politiche temporali) ed impedire che nell'analisi sociale si concentrasse l'attenzione, come a volte succede, sulla raccolta di dati in sé anziché sulle indicazioni che dai dati si possono ricavare. Infatti essi devono essere sempre un supporto all'attività politica e decisionale in vista del miglioramento delle condizioni e della qualità di vita delle persone, cercando di garantire un efficace mix di proposte e servizi.

Con la presente elaborazione progettuale puntiamo ad implementare, consolidare e rendere stabili gli indirizzi esplicitati nel PTO della città di Crema, approvato nel 2010, per individuare nel corso della realizzazione del progetto i punti tuttora attuali e le eventuali nuove emergenze, per aggiornare lo strumento e renderlo dinamico e quindi costantemente attuale. Ciò è reso anche necessario dai cambiamenti amministrativi. Nel 2012 infatti le elezioni amministrative hanno visto prevalere un'amministrazione di orientamento politico diverso da quella precedente. E se va ricordato che nel 2010 il PTO era stato approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale, quindi anche la nuova amministrazione ha approvato e si riconosce in quelle linee-guida, va anche aggiunto un rinnovato e preciso impegno sulle Politiche temporali, favorito anche dalle specifiche condizioni: il nuovo Sindaco è una donna, per la prima volta nella storia della nostra città, ed ha una figlia che frequenta le scuole medie inferiori, pertanto le tematiche della conciliazione tra tempi personali e familiari con quelli dell'impegno professionale (in questo caso amministrativo) sono quotidianamente vissute

dalla “prima cittadina” e non è quindi casuale che abbia deciso di tenere tra le proprie deleghe proprio quella alle Politiche temporali.

Fatta questa debita premessa, il punto di partenza della nuova progettazione sono le linee di mandato della nuova Amministrazione, approvate dal Consiglio Comunale in cui sin dalle premesse si delineano alcuni valori portanti a partire dalla sottolineatura dell’importanza di “creare un patto tra tutti i soggetti operanti in città, dai cittadini alle famiglie, dalla realtà delle imprese alle altre istituzioni fino a tutto il mondo dell’associazionismo e del volontariato di cui la nostra città è ricca e va fiera e che spesso insegna a compiere autentici miracoli quotidiani portando avanti attività significative con pochissime risorse”.

Nella specifica sezione dedicata alle politiche temporali, intitolata significativamente *“Crema città in tempo e con libertà di movimento”* si specifica la proposta di *“una strategia delle politiche temporali per ridisegnare il sistema-città e favorire una vera conciliazione dei tempi rivolta soprattutto alle famiglie con figli (...) In questo ambito, oltre agli orari dei servizi, la mobilità urbana è uno degli elementi essenziali su cui puntare l’attenzione. Il miglioramento del sistema della mobilità, in particolare in ambito urbano e territoriale, rappresenta infatti una delle priorità per favorire una migliore qualità della vita dei cittadini, in termini di relazioni sociali, culturali e di salute.”* Ed in specifico *“Dobbiamo ripensare il servizio del trasporto pubblico urbano (ordinario e a chiamata) nella direzione della flessibilità e adesione alle reali esigenze dei cittadini”*.

Una volta definito l’inquadramento politico-strategico, la *vision* che orienta le scelte degli organi politici, dal punto di vista del metodo prescelto è il forte coinvolgimento degli attori sociali dediti alle attività di aiuto ed il terzo settore

Ciò è coerente con l’impostazione del PTO del 2010 che sottolineava come l’attenzione di un’amministrazione pubblica deve orientarsi all’osservazione delle reti di mutuo aiuto, in particolare parentali. Il loro indebolimento comporta da parte delle istituzioni interventi volti a garantire comunque il benessere delle famiglie e degli individui e, quindi, una migliore programmazione e utilizzazione dei servizi. È in questa direzione che si muovono le politiche temporali e di conciliazione e in questo senso il “miglioramento” deve essere inteso come il raggiungimento della possibilità per tutti di disporre di pari opportunità di benessere e qualità di vita e lo stesso benessere deve essere allargato per comprendere, oltre ai beni materiali, anche risposte personalizzate a bisogni individuali. Ed in questo ambito si inserisce oltretutto la riflessione sulle differenze di genere e sull’uguaglianza tra i sessi, in particolare rispetto ai compiti di cura e alla suddivisione dei doveri in famiglia.

Ecco di seguito alcune considerazioni sul contesto di riferimento per cercare di comprendere meglio la situazione della città di Crema per inquadrare l’ambito in cui si opera e le specifiche criticità sui cui il presente progetto cerca di intervenire.

1. La composizione della popolazione

I residenti della città di Crema al dicembre 2012 erano 33.556, di cui 17.504 femmine e 16.052 maschi, in leggero aumento rispetto al 2011, ma in calo rispetto agli anni 2008/2010 in cui si era stabilizzato un numero superiore ai 34.000.

Stabili risultano le iscrizioni ai diversi livelli di educazione e istruzione primaria (ca. 100 iscritti agli asili-nido comunali, 1000 alle scuole materne, 1600 alle scuole elementari) e secondaria (1200 alle scuole medie e 7000 alle superiori, che naturalmente non sono tutti della città ma arrivano dal Circondario) a dimostrazione che comunque Crema è un polo attrattivo molto importante a livello educativo-scolastico e che ogni giorno c’è un movimento di circa 11.000 studenti.

A livello di servizi connessi alla scuola, è significativo che si registri un netto aumento riguardo al servizio mense scolastiche (i numeri di pasti erogati passato da 245.000 a 254.000 con un aumento soprattutto nelle fasce delle materne ed elementari).

In ogni caso la previsione di espansione definita dal PGT in via di definizione è di 8000 unità tra residenti e addetti, per arrivare quindi a superare il tetto dei 40.000 residenti e ciò induce una riflessione per quanto riguarda tutto il sistema-città specificamente per quanto riguarda la mobilità urbana

2. Le diverse parti della città

La città si compone di un centro storico e di parti di città costruita con caratteristiche tipomorfologiche differenti. E' importante sottolineare questo aspetto perché incide sulla programmazione urbanistica e della mobilità ed anche, in conseguenza, sulle scelte politico-amministrative in ambito sociale e di programmazione dei servizi.

Il centro storico di Crema è delimitato dalle mura veneziane e caratterizzato da differenti strati di edificazione di epoca diversa. Il sistema delle mura veneziane intercetta attualmente i due principali parchi pubblici della città -i giardini di Campo di Mare e i giardini di Piazzale delle Rimembranze- alcune aree verdi lungo Via Stazione, oltre a servizi pubblici quali il museo, centri per l'assistenza sanitaria, scuole ed istituti scolastici superiori, aree sportive e ricreative. Ovviamente il centro storico si è modificato nel tempo, nella rifunzionalizzazione del sistema complessivo dei piani terra, degli spazi aperti e delle funzioni di rappresentanza che hanno sempre cercato, nel corso del tempo, una loro sede all'interno del centro edificato. Composto da due assi principali su cui si attestano la maggior parte dei servizi pubblici e commerciali, Via Matteotti con direzione nord-sud e Via XX Settembre-Via Mazzini con direzione est-ovest, e da una serie di piazze e slarghi che, ad esclusione di Piazza Duomo, svolgono ad oggi la funzione di parcheggio per i fruitori del centro.

La città moderna si espande in adiacenza alle mura veneziane costituendo una maglia in gran parte regolare e arriva fino alla cintura ferroviaria a nord, al fiume Serio ad est, è limitata verso sud dal vecchio tracciato della statale e a ovest dal Parco del Moso.

La città moderna è caratterizzata in gran parte da edilizia residenziale a bassa densità edilizia con la presenza di servizi locali ed una più recente edificazione con fabbricati residenziali più alti.

La presenza di attività industriali è sempre stata abbastanza limitata in questa parte di città; alcune sono recentemente state trasformate, altre sono in via di dismissione.

Le frazioni di Ombriano, Vergonzana, Castelnuovo, San Bartolomeo dei Morti, Sabbioni, San Bernardino, Santa Maria della Croce e Santo Stefano Vairano sono antichi nuclei autonomi assorbiti alla municipalità cremasca nel passato, ma mantengono, da un punto di vista morfologico, una loro autonomia e sono anch'essi caratterizzati da un preponderante sistema residenziale con la presenza di servizi e attività commerciali a scala locale.

Intorno al centro storico esiste un sistema di viali di circonvallazione (via Mercato, via Stazione, via Crispi, ecc.), in larga misura coincidente col tracciato delle mura urbane, che assorbe purtroppo anche una quota cospicua di movimenti di attraversamento, derivante dall'assenza di alternative.

La città dei servizi e delle grandi aree produttive si snoda lungo l'asse di Via Libero Comune, il vecchio tracciato della ex-SS415, detta Pallese, che collega Milano con Cremona; qui si sono addossati nel corso del tempo i servizi di scala locale e sovra comunale della città: il cimitero maggiore, il nuovo ospedale, lo stadio di calcio assieme al tribunale, i vigili del fuoco, gli uffici pubblici e la maggior parte degli istituti scolastici superiori.

Inoltre è diventato terreno fertile per la localizzazione di grandi strutture di vendita, centri commerciali e supermercati.

Le grandi aree produttive si estendono soprattutto nella parte settentrionale della città – appunto verso il milanese- e occupano un territorio delimitato verso il centro città dalla fascia ferroviaria e più a nord dal sistema agricolo che si espande al di fuori dei confini comunali. Peraltro la crisi economica degli ultimi anni ha pesantemente inciso sulle attività della piccola-media impresa che da diversi anni costituiscono l'ossatura del tessuto produttivo sostituendo le grandi imprese sorte negli anni '50 e '60 che erano state chiuse negli anni '80 (Olivetti, ecc.). Questo ha determinato una crisi anche nel settore dei servizi e un'indubbia maggiore incidenza sui livelli occupazionali femminili, secondo un trend coerente con l'andamento provinciale e regionale del mercato del lavoro.

3. Cittadini cremaschi che si spostano: alcuni dati sulla mobilità con trasporto pubblico

L'aspetto della viabilità è particolarmente importante in quanto "la mobilità territoriale degli individui rappresenta un altro importante tassello nella definizione qualitativa delle condizioni di vita" (Zajczyk 2000). In particolare, considerando gli spostamenti con mezzi pubblici, gli individui devono fare i conti con attese, tempi morti, contrattempi; creando differenti stili di vita e di utilizzo della città da parte di residenti, lavoratori pendolari e, in generale, consumatori.

Si tratta di un modello di mobilità in cambiamento, che non descrive più solo il tragitto casa-lavoro ad orari fissi, ma è zigzagante nel tempo e nello spazio; rispecchiando ad esempio le nuove occupazioni che impongono o propongono orari flessibili e diversificati. Una popolazione così differenziata necessita di opportunità di accesso ai servizi e ai beni urbani specifiche, si pensi agli orari di negozi, uffici pubblici, banche.

Attualmente la rete di trasporto pubblico di Crema è caratterizzata da un servizio integrato, composto da:

- Servizio di linea ad orario (urbani ex extraurbani, verso le principali città della Lombardia centro-meridionale: Milano, Lodi, Bergamo, Brescia, Cremona, ecc.)
- Servizio a chiamata "Miobus"
- Servizi speciali e scolastici
- Ferrovie (una sola direttrice in direzione Treviglio-Milano e Cremona)

6. Considerazioni su donne e mercato del lavoro a Crema e nel cremasco

Ultime considerazioni di contesto riguardano la partecipazione femminile al mercato del lavoro, con la necessità ormai percepita di politiche di conciliazione tra lavoro e cura della famiglia, anche se non è ancora così diffusa la consapevolezza del ruolo che il Comune può giocare in questo ambito. Infatti, lavorare, avere figli, accudirli comportano scelte diverse nell'uso del tempo.

Le classi di età in cui si concentra la presenza sul mercato del lavoro nel territorio cremasco (da 20 a 49 anni) corrispondono al periodo della vita dedicato a procreazione e cura dei figli e ciò costituisce un forte elemento di complessità e problematicità nella gestione della vita quotidiana delle famiglie di oggi di cui invece si vuole tutelare una migliore qualità di vita.

Il tasso di partecipazione al mercato del lavoro delle donne della provincia di Cremona è pari al 51%, raggiungendo quindi la media lombarda (mentre l'obiettivo dell'Unione Europea è un tasso di occupazione femminile del 60%), ma è interessante mettere in relazione alcune caratteristiche individuali e familiari.

Il modello familiare che vede le donne farsi carico di una serie di responsabilità domestiche e di cura induce la società a escogitare dei mezzi per agevolare le donne nell'arduo compito di conciliare lavoro e famiglia. Orari di lavoro flessibili e, in particolare, la possibilità di accedere al part time costituiscono dunque le misure basilari che possono essere adottate, conciliando

in questo modo lavoro e maternità. Occorre però tener presente che una tale combinazione (*part time* e figli) spesso crea effetti negativi sulle prospettive di carriera e di guadagno delle donne.

Le peculiarità italiane, e Crema in questo non è un'eccezione, sono riferite ai lenti cambiamenti nel modello di distribuzione dei doveri e del lavoro all'interno della coppia (la più sbilanciata in Europa), al gap da poco sanato tra istruzione femminile e maschile, al basso numero di servizi per la prima infanzia, all'alto numero di contratti a tempo determinato generano una forte percezione di insicurezza lavorativa da parte delle donne e la loro assegnazione a posizioni a basso reddito.

La scarsa disponibilità di posti negli asili nido fa inoltre sì che le reti familiari siano ancora oggi il miglior aiuto per le neo madri; nello stesso tempo però la presenza dei nonni nel nucleo familiare può anche costituire un ulteriore carico familiare da gestire, pertanto l'effetto di tale aiuto sulla partecipazione femminile non è ben chiaro. Anche a Crema in ogni caso l'offerta di posti di asili-nido pubblici non riesce a rispondere a tutte le domande e ciò se da un lato genera opportunità di iniziativa privata (micro-nidi, nidi familiari, ecc.), dall'altra crea gravi problematiche per le famiglie soprattutto più deboli economicamente e socialmente.

Si registra anche che oltre il 60% delle donne impiegate *part time* lo sceglie per carichi familiari e l'esigenza di flessibilità delle donne ha come possibile conseguenza l'accettazione di un salario inferiore rispetto a quello di un uomo

In questo contesto, le politiche di conciliazione possono influenzare il livello di partecipazione femminile, in particolar modo per le donne con figli, dunque congedi parentali, riduzione dell'orario di lavoro, ma soprattutto servizi e iniziative che mirano ad alleggerire il carico legato al lavoro di cura e alla gestione degli impegni domestici quotidiani.

Per non accontentarsi di una visione chiara ma non specifica rispetto ai bisogni, nell'ambito delle attività di predisposizione del PTO, si è ritenuto di realizzare una indagine sull'argomento che di recente è stata riproposta, seppure in forma meno capillare, ed ha sostanzialmente confermato i dati raccolti nella prima.

Attraverso un questionario, distribuito a tutte le famiglie con figli in età scolare (3 – 14 anni), si sono raccolti dati sull'occupazione delle madri e, attraverso una domanda aperta, si dava l'opportunità di segnalare le criticità da risolvere per gestire meglio il tempo e migliorare la qualità della vita dal proprio punto di vista di cittadine e madri.

Sono stati quindi distribuiti i questionari (multilingue dal romeno all'arabo, dallo spagnolo al francese, ecc. per coprire le principali etnie presenti in città) e hanno risposto 760 famiglie, un campione sicuramente rappresentativo della realtà, di cui riportiamo alcuni dati:

Lavoro madre	%
tempo pieno	38,56%
casalinga	20,06%
part time mattina	19,49%
orari flessibili	12,29%
part time su turni	7,06%
part time pomeriggio	2,54%
Tot. complessivo	100,00%

Si osserva che circa l'80% delle madri che hanno risposto al questionario ha un'occupazione fuori casa; tra queste il 29% ha un lavoro *part-time* rispecchiando la media nazionale lombarda e superando di poco la media provinciale che si attesta al 27%.

La percentuale delle madri occupate a tempo pieno è comunque alta, sfiorando il 40%; mentre le madri che si imbattono nell'organizzazione dei lavori atipici con orari flessibili sono circa il 12%.

Sommando le percentuali delle madri che lavorano di pomeriggio (tempo pieno, part time pomeriggio, orari flessibili), che dunque si suppone abbiano maggiori difficoltà di gestione rispetto alla cura dei figli che escono da scuola, si arriva al 53%.

Ed ecco un elenco delle principali criticità emerse dal questionario:

Criticità nella gestione del tempo	%
flessibilità orari di lavoro	14,34%
accompagnamento extra scolastico	10,47%
trasporto pubblico	6,98%
fattori economici	6,20%
passaggio a livello	6,20%
viabilità	5,81%
piste ciclabili	5,43%
attività/strutture extrascuola/estive con educatori per b/i o r/i	4,65%
i compiti a casa tolgono tempo libero familiare	3,10%
scuolabus	2,71%
promozione di attività/iniziative di quartiere	2,71%
pargheggi c/o attività/scuola/lavoro	2,33%

La domanda aperta a cui le madri dovevano rispondere era "Pensando alla vostra personale gestione del tempo – dedicato alla famiglia e alla cura dei famigliari, dedicato al lavoro, dedicato a se stessi – indicate le difficoltà che vorreste superare per gestire meglio il vostro tempo e migliorare la qualità della vita".

Le risposte rappresentano opinioni e suggerimenti, talvolta molto interessanti, da tener presente in un'ottica di co-costruzione delle azioni che può attivare un Piano Territoriale degli Orari; qualsiasi scelta che mira ad un cambiamento, seppur di minima entità, produce un impatto nella vita delle persone che vi sono coinvolte. Il PTO infatti non può prescindere da un continuo confronto tra l'amministrazione, gli operatori addetti ai lavori e i cittadini, sia in una fase di analisi, sia nella fase decisionale.

A2 – In relazione all'analisi di cui al punto A1, descrivere i problemi e le criticità del territorio che si intendono affrontare attraverso le politiche da definire o attuare attraverso il Piano Territoriale degli Orari

Le analisi devono essere supportate da dati e informazioni che permettano in fase di valutazione di verificare l'adequatezza della strategia messa in atto rispetto ai problemi e ai nodi critici individuati (min. 5.000 caratteri, max. 10.000 caratteri).

Con questa nuova iniziativa progettuale si vuole porre particolare attenzione al tema della mobilità, tra le priorità del PTO di Crema approvato nel 2010 e tra le tematiche di maggior rilievo nell'attuale situazione sociale.

Considerando gli spostamenti con mezzi pubblici, gli individui devono fare i conti con attese, tempi morti, contrattempi. Il tema della mobilità richiama ad un forte legame con i differenti stili di vita e di utilizzo della città da parte di cittadini residenti, lavoratori pendolari e, in generale, di utenti e consumatori.

Si tratta di un modello di mobilità in cambiamento, che non descrive più solo il tragitto casa-lavoro ad orari fissi, ma è zigzagante nel tempo e nello spazio, rispecchiando ad esempio le nuove occupazioni che impongono o propongono orari flessibili e diversificati. Una popolazione così differenziata necessita di opportunità specifiche di accesso ai servizi e ai beni urbani (si pensi agli orari di negozi, uffici pubblici, banche, ...servizi).

Attualmente la rete di trasporto pubblico di Crema é caratterizzata da un servizio integrato, composto da:

- Servizio di linea ad orario (urbani ex extraurbani, verso le principali città della Lombardia centro-meridionale: Milano, Lodi, Bergamo, Brescia, Cremona, ecc.)
- Servizio a chiamata "Miobus";
- Servizi speciali e scolastici;
- Ferrovie (una sola direttrice in direzione Treviglio-Milano e Cremona);

Pur in presenza di un servizio di trasporto pubblico articolato, si evidenziano **alcune criticità** che meritano un'attenzione progettuale:

1. permangono rilevanti problemi per tutte quelle esigenze di **trasporto di tipo sociale o sanitario** che sono molto peculiari, in alcuni casi "personalizzati". In questo senso infatti Crema ospita sul suo territorio sia strutture di carattere sociale (3 strutture diurne per disabili; 2 strutture residenziali per disabili; 2 centri diurni per anziani; 2 strutture residenziali per disabili), sia di tipo sanitario (l'Azienda Ospedaliera che ha oltre 1000 posti letto ed eroga ogni giorno centinaia di prestazioni di carattere diagnostico, riabilitativo, terapeutico, ecc.) che servono un territorio ben più ampio di quello del Comune. A queste strutture sanitarie e sociali affluiscono ogni giorno sia residenti nel Comune di Crema sia soggetti provenienti dai 48 comuni che compongono l'Ambito territoriale di riferimento, con una popolazione complessiva di oltre 160.000 abitanti. Inoltre si verifica un fenomeno di "spostamento" dei cremaschi ad altre strutture ospedaliere dislocate in provincia (Cremona, Rivolta d'Adda, Soresina, ...) per accedere a prestazioni e terapie non garantite nella struttura cittadina. Anche questo aspetto crea disagi e problematiche per i numerosi utenti, il più delle volte appartenenti a categorie fragili (anziani, disabili, ...);
2. il **trasporto pubblico scolastico** ha raggiunto significativi livelli di utilizzo soprattutto sulla fascia di popolazione studentesca della scuola secondaria di secondo grado (oltre 8000 alunni iscritti nelle scuole di Crema). Non altrettanto positivi sono i dati relativi agli alunni della scuola dell'obbligo (oltre 3000 iscritti nelle scuole di Crema). Infatti i bambini e i ragazzi della scuola dell'infanzia, della scuola primaria e della scuola secondaria di primo grado sono il più delle volte accompagnati a scuola dai genitori e, nella maggior parte dei casi, da donne che poi devono raggiungere il posto di lavoro con auto private. Questo fenomeno contribuisce a creare problematiche condizioni di traffico nelle vicinanze delle scuole, con conseguente perdita di tempo per i soggetti interessati. Pur avendo attivato in passato "corse speciali" dai quartieri ai plessi scolastici, la fruizione di questi mezzi ha sempre segnato mediocri livelli di adesione, contrariamente a quanto invece accade nel periodo estivo per l'accesso ai Centri Estivi Diurni (CRE). In quel caso sono state organizzate corse dai quartieri al Centro estivo con la presenza

sugli autobus di assistenti/animatori. Il confronto con un campione di genitori interessati ha posto in luce come questa presenza abbia attribuito un elemento di “sicurezza” e di “garanzia” rispetto alle condizioni di viaggio su mezzi pubblici da parte di bambine/i e ragazze/i relativamente piccoli (6-12 anni). L’essere accompagnati e avere delle figure di riferimento sono stati indicati quali elementi qualitativamente rilevanti della proposta e fattori di potenziale successo di un programma di sviluppo;

3. le problematiche dei **trasporti per i lavoratori** (e studenti universitari) che quotidianamente sono costretti a lunghi tempi di percorrenza sull’asse Crema-Milano sono state oggetto di molte discussioni che hanno, tra l’altro, interessato e coinvolto l’opinione pubblica grazie a numerosi articoli apparsi sulla stampa locale. Ogni mattina infatti da Crema partono n. 7 corse del treno e n. 12 corse di autobus in direzione Milano, che costituisce da sempre il principale polo attrattivo, per un numero medio di 1500 utenti di tali servizi. Il fenomeno, pur non essendo nuovo, caratterizza l’attualità e necessita di un nuovo slancio progettuale per conoscere sempre di più le esigenze e le richieste dell’utenza, oltre che per ipotizzare e sperimentare modalità sostenibili per agevolare le persone coinvolte. Il tutto in uno scenario che ha visto interventi progettuali sulle strutture viarie (vedi adeguamento della ex S.S. 415) e azioni di confronto con le parti coinvolte, istituzionali e non, per il trasporto su rotaia. Nonostante tutti gli sforzi posti in campo rimane chiara e definita l’esigenza di “strutturare” una modalità di presidio della tematica per evitare interventi sconsiderati e per sperimentare modalità innovative per il contesto cremasco, finalizzate a introdurre proposte concrete per migliorare la qualità della vita delle molte persone che viaggiano per lavoro e per studio.

Alla luce delle tre aree di criticità sopradescritte, il Comune di Crema vuole proporre una nuova progettualità per porre in essere azioni mirate per trasformare la lettura dei bisogni in percorsi di lavoro, in opportunità da valorizzare.

Ecco perché vogliamo realizzare questo progetto: per dare ulteriore sviluppo ai contenuti del nostro Piano degli Orari, aggredendo il tema della mobilità sostenibile non solo con lo sguardo del gestore dei servizi, ma con l’atteggiamento di chi riconosce al tema della mobilità una valenza complessiva e trasversale, che coinvolge non solo dimensioni funzionali al nostro fare, al nostro andare, al nostro “dover arrivare”, ma che interessa dinamiche più profonde del nostro essere, del bene-essere, del riconoscersi in una comunità attenta e accogliente, che promuove opportunità per tutti e tutela le esigenze dei più deboli.

Ecco il perché del titolo TOGETHER: percorsi ... vitali: per significare l’importanza del lavorare insieme, per esaltare un’idea di mobilità sostenibile che tenga in considerazione il tempo come dimensione fondamentale della vita delle persone, dove i percorsi non sono solo “strade” ma modalità e scelte che le persone possono contribuire a rendere vitali.

Questa progettualità è inoltre una significativa occasione per dare concretezza ad una programmazione integrata degli interventi che collega e coordina livelli e strumenti di programmazione che il Comune ha posto o intende porre a fondamento del proprio agire: il Piano Territoriale degli Orari, Il Piano di Zona dei Servizi Sociali, il Piano delle Azioni positive per la Parità, il Piano per la Mobilità sostenibile.

A3 - Descrivere come si legano i problemi e le criticità indicati al punto A2 con l’ambito prioritario di intervento scelto al punto 2 della domanda di contributo. Spiegare la relazione indicando il legame tra i bisogni specifici individuati, il target di riferimento e gli obiettivi del progetto

Si ricorda che è possibile scegliere soltanto una delle tipologie progettuali (mobilità sostenibile o accessibilità) e che a queste si devono necessariamente ricondurre tutte le azioni proposte nel progetto.

(min. 3.000 caratteri, max. 5.000 caratteri).

La proposta progettuale e le singole azioni previste sono strettamente connesse con l'ambito prioritario d'intervento indicato al punto 2 (ossia la mobilità sostenibile) come meglio specificato di seguito:

Mobilità sostenibile verso i servizi socio-sanitari:

Attualmente il trasporto sociale nel territorio cremasco viene effettuato in maniera autonoma e non coordinata. L'azione si propone di ottimizzare l'uso delle risorse disponibili ed il livello di servizio offerto agli utenti, diminuendo i costi a carico del Comune, facilitando la pianificazione delle operazioni e gettando le basi per un possibile ampliamento e potenziamento del servizio offerto.

Inoltre sono fortemente rilevate le difficoltà di spostamento soprattutto delle donne lavoratrici e con figli a carico verso le strutture idonee alla cura oncologica, in particolare alla radioterapia, delle persone che si devono sottoporre a tale cura tutti i giorni (dal lunedì al venerdì per un periodo di circa sei settimane) presso l'Ospedale di Cremona, in quanto non erogata nell'Ospedale di Crema.

La finalità è quindi di giungere alla costruzione di un sistema comunale/distrettuale di coordinamento e gestione dei mezzi di trasporto pubblici e di realtà del privato sociale impegnati nel trasporto per l'accesso a prestazioni sociali, socio- assistenziali e sanitarie, per una piena ottimizzazione delle risorse in campo e per una maggiore flessibilità/adequatezza di risposta alle esigenze dei cittadini/utenti;

Mobilità sostenibile verso la scuola

Attualmente il percorso casa/scuola viene effettuato attraverso l'utilizzo assai prevalente di mezzi privati che implica un forte congestionamento del traffico nelle ore di punta.

L'idea progettuale prevede di realizzare una rete di servizi di trasporto scolastico destinati al target bambini/ragazzi delle scuole dell'obbligo e finalizzati a introdurre una nuova modalità "accompagnata" di accesso ai plessi scolastici mediante "corse speciali dai quartieri al centro" ed esperienze di "piedibus" nei quartieri più adatti.

L'istituzione di corse del trasporto pubblico dedicate punta a collegare i quartieri periferici con le sedi scolastiche, corse speciali con a bordo animatori che possano favorire un utilizzo dei mezzi, superando le diffidenze delle famiglie e con una grafica particolarmente comunicativa sia sui mezzi sia alle fermate. Con questo si persegue un ulteriore obiettivo di visibilità grazie alla circolazione di mezzi immediatamente "identificabili" rispetto alla loro funzione e al valore del messaggio di una mobilità sostenibile che diventa anche occasione di conciliazione tra i tempi di vita e di lavoro dei genitori, superando anche le attuali barriere sociali che vedono, il più delle volte, tra gli utilizzatori dei mezzi pubblici solo "chi non può fare diversamente". Andare a scuola insieme con i mezzi ha poi anche un'azione a forte valenza educativa, per concorrere a sviluppare uno stile di vita replicabile in altri contesti e in altri tempi del percorso di crescita dei bambini, dei ragazzi e dei nuclei familiari.

Il "piedibus" come noto invece consente invece di creare percorsi protetti per le bambine/i per recarsi a scuola con accompagnatori volontari o non in modo autonomo liberando il tempo degli abituali accompagnatori, nella maggior parte dei casi donne lavoratrici. In questo modo con appositi strumenti identificativi (fermate del piedibus, mantelle dei bambini, ecc.), anche la cittadinanza viene informata dell'attività e per i fruitori è anche un'occasione per riscoprire un modo diverso di vivere la città e una dimensione sociale nello spostamento da casa a scuola.

L'andare a scuola insieme diventa un ulteriore momento di relazione e di socializzazione in un contesto destrutturato ed informale, oltre a favorire forme di mobilità sostenibile.

Mobilità sostenibile verso i luoghi di lavoro

E' un tema di grande attualità vista la sempre maggiore congestione del traffico soprattutto nella direzione verso Milano al mattino e da Milano nel tardo pomeriggio e sembra opportuno attivare strumenti partecipativi per la conoscenza dei fenomeni connessi alla mobilità per esigenze di lavoro/studio, con specifica attenzione per le donne lavoratrici e per la sperimentazione di proposte innovative incentrate sulla condivisione del " tempo viaggio".

In questo caso l'azione sperimentale dovrebbe consentire l'individuazione e la condivisione con i diversi soggetti coinvolti di modalità alternative a quelle del trasporto privato ma più personalizzate del ricorso al trasporto pubblico visto che la congestione del traffico citata è conseguenza diretta del fatto che una parte consistente di pendolari non utilizza il trasporto pubblico.

Per cui la linea d'intervento non punta alla strutturazione di un modello alternativo a quelli già esistenti, ma a sperimentare la diffusione a livello locale di un approccio culturale e di sensibilizzazione a modalità innovative di condivisione del tempo del viaggio.

L'azione, che in generale si prefigge l'obiettivo di diminuire il numero dei veicoli circolanti, aggiungendo uno o più passeggeri al conducente, lascia aperti ulteriori possibili risultati possibili:

- a) per il singolo utente (CAR-POOLER): minori costi di trasporto condivisi con altre persone; minore stress psicofisico da traffico; maggior tempo libero durante il viaggio; socializzazione tra colleghi o nuovi compagni di viaggio; possibilità di usufruire di agevolazioni e incentivi;
- b) per eventuali imprese aderenti: migliore accessibilità all'azienda (da considerare come un valore aggiunto), riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio, migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'azienda, riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti, riduzione dello stress per i dipendenti e conseguente aumento della produttività, riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'azienda, conferimento di un'immagine aziendale aperta ai problemi dell'ambiente; promozione di una filosofia aziendale basata sulla cooperazione.
- c) per la collettività: minor inquinamento, minor congestione del traffico, minor numero di incidenti stradali, minori tempi di spostamento, trasporti pubblici più efficienti.

A4 - Descrizione del processo che porterà all'approvazione del PTO da parte del Consiglio Comunale ex art. 5 comma 2 l.r.28/2004 (solo per i comuni che devono dotarsi o intendono aggiornare il Piano Territoriale degli Orari
--

Descrivere i passaggi e le azioni politiche e amministrative che saranno attivate e messe in atto per la definizione e approvazione o aggiornamento del PTO (min. 3.000 caratteri, max. 10.000 caratteri).

B - SCHEDA AZIONE PROGETTO

(Descrivere dettagliatamente ogni azione e replicare le informazioni contenute nei quindici punti dalla lettera "a" alla lettera "o" per ogni azione, utilizzando il seguente schema di riferimento)

SCHEDA AZIONE DI PROGETTO

a. Numero e titolo dell'azione: A 1.1 SISTEMA TRASPORTO SOCIALE

b. Comune responsabile: COMUNE DI CREMA

c. Obiettivi dell'azione:

L'azione si propone di razionalizzare le corse verso le strutture sociali del territorio attraverso lo sviluppo di algoritmi di ottimizzazione, considerando la disponibilità di veicoli (oltre 100 mezzi di realtà pubbliche e del privato sociale in movimento dai Comuni del distretto verso la città) e di operatori (autisti e/o accompagnatori volontari o collaboratori), per i seguenti tipi di servizio di trasporto a chiamata statico, cioè con richieste note prima dell'inizio del periodo di servizio: trasporto individualizzato per studenti disabili; trasporto disabili a/da CSE/CDD e anziani a/da centri diurni.

Per l'attuazione dell'azione è necessario sviluppare un sistema informativo gestito da un'unica centrale operativa. I costi derivano dalla realizzazione di tale sistema e da costi accessori (costi di acquisto delle mappe stradali e dell'eventuale infrastruttura ICT di servizio ad esempio base di dati, server, etc.).

d. Destinatari dell'azione:

I destinatari dell'azione sono i circa 2000 utenti che, su base annua, richiedono prestazioni connesse al trasporto finalizzato all'accesso di servizi/prestazioni di tipo sociale.

I destinatari dell'azione sono indirettamente anche gli enti locali territoriali (i 48 comuni che compongono il Comprensorio Cremasco) e le numerose realtà del privato sociale (circa 15 tra enti del terzo settore e associazioni di volontariato) impegnate nel servizio di trasporto sociale.

e. Descrizione delle principali attività/fasi e dei passaggi chiave:

Numerare e descrivere in maniera puntuale le attività/fasi necessarie e i passaggi chiave per il raggiungimento dell'obiettivo dell'azione. Per passaggi chiave si intendono provvedimenti, accordi, strumenti di programmazione individuati come funzionali e necessari al raggiungimento degli obiettivi dell'azione. Ogni attività/fase può comprendere più passaggi chiave.

- 1) Attivazione tavoli di confronto interni ed esterni
- 2) Analisi preliminare utenza (tipologia, distribuzione sul territorio, ecc.) e risorse (mezzi in circolazione abitualmente in uso per tali finalità)
- 3) Analisi tracciati percorsi casa utente-unità di offerta sociale di destinazione
- 4) Elaborazione sistema nuovi tracciati previo Accordo con Università di Milano- Facoltà di Informatica-sede di Crema per elaborazione algoritmi di ottimizzazione del trasporto
- 6) Coinvolgimento e formazione operatori che effettuano il trasporto
- 7) Attività di informazione e comunicazione
- 8) Sperimentazione nuove modalità
- 9) Valutazione attività di monitoraggio attraverso survey di gradimento agli utenti ed agli operatori e valutazione impatto tramite focus group con stakeholders

f. Tempistica dell'azione:

Indicare le date di inizio e fine dei passaggi chiave e dell'azione. Le azioni specifiche progettuali per le quali si chiede il contributo regionale devono essere concluse entro 18 mesi dalla data del decreto di concessione del contributo

-Avvio dell'azione (mese/anno): **novembre 2013**

Elenco dei passaggi chiave (mese/anno):

- Attivazione tavoli di confronto interni ed esterni (novembre 2013)
- Analisi preliminare utenza (tipologia, distribuzione sul territorio, ecc.) e risorse (mezzi in circolazione abitualmente in uso per tali finalità) (novembre/dicembre 2013)
- Analisi tracciati percorsi casa utente-unità di offerta sociale di destinazione previo Accordo con Università di Informatica-sede di Crema per elaborazione algoritmi di ottimizzazione del trasporto (novembre 2013/febbraio 2014)
- Elaborazione nuovi tracciati (febbraio/marzo 2014)
- Coinvolgimento e formazione operatori che effettuano il trasporto (marzo/aprile 2014)
- Attività di informazione e comunicazione (aprile 2014/aprile 2015)
- Sperimentazione nuove modalità (aprile 2014/aprile 2015)
- Valutazione attività di monitoraggio attraverso survey di gradimento agli utenti ed agli operatori comunali e valutazione impatto tramite focus group con stakeholders (aprile/maggio 2015)

-Conclusione dell'azione (mese/anno): **maggio 2015**

g. Prodotti dell'azione

- Studio utenza, risorse e tracciati
- Sistema e applicativo informatico per algoritmi ottimizzazione del trasporto sociale
- Piano nuovi tracciati spostamento
- Percorso di formazione/coordinamento per operatori
- Realizzazione trasporti
- Campagna informativa (meglio dettagliata al punto n)

h. Descrivere come l'azione si raccorda con altri strumenti di programmazione o piani comunali

L'azione progettuale si raccorda specificamente con i seguenti Piani comunali

- Piano di Zona 2012-2014, approvato con Accordo di programma il 28 marzo 2012
- il Piano Urbano del Traffico,
- il Piano della Mobilità sostenibile

Per quanto riguarda il Piano di Zona, l'integrazione avviene in modo naturale in quanto lo staff del PTO ha considerato il PdZ tra i documenti di riferimento per lo sviluppo delle azioni, soprattutto con il riferimento ai concetti di "rete" e socialità legate anche al tema della mobilità e il grande tema dell'integrazione dei servizi sociali con quelli sanitari. Inoltre il presidio operativo è garantito dallo stesso Direttore di Area Servizi al Cittadino che è referente sia del PTO che del PdZ.

Per quanto riguarda il PUT e il Piano della Mobilità sostenibile, in via di revisione e redazione, nelle linee strategiche d'indirizzo è chiaramente sottolineato l'obiettivo della riduzione del numero dei veicoli circolanti in città e degli attraversamenti del centro abitato e sicuramente un effetto di questa azione è la diminuzione dei mezzi, oltre ad una razionalizzazione dei percorsi seguiti.

i. Compiti dell'Ufficio Tempi

Convocazione e coordinamento tavoli, supporto analisi, gestione parte amministrativa, condivisione tavoli di lavoro, promozione e comunicazione, monitoraggio

j. Settore/struttura comunale responsabile dell'azione

(se diversa dall'Ufficio Tempi)

k. Altri settori / uffici comunali coinvolti nella realizzazione dell'azione

Servizi Sociali, Ufficio Trasporti, Polizia Locale, Ufficio Tecnico

l. Partenariato territoriale attivato e coinvolto nell'azione

Descrivere in maniera puntuale compiti e ruolo di ciascuno dei partner che hanno sottoscritto gli accordi di collaborazione allegati. Descrivere in maniera puntuale le attività/fasi nei quali saranno coinvolti.

-Comunità Sociale Cremasca a.s.c., ente strumentale dei 48 Comuni del distretto. *Ruolo:* partner essenziale per il reperimento delle informazioni necessarie allo studio ed all'elaborazione dei nuovi tracciati, oltre che per interpretare il necessario coordinamento dei diversi attori sociali coinvolti. *Fasi:* dall'attivazione tavoli alla valutazione finale (All. A)

-Università degli Studi di Milano – Facoltà di informatica sede di Crema (*partenariato che sarà attivato in corso di progetto*). *Ruolo:* analisi tracciati ed elaborazione sistema ed applicativo informatico per algoritmi ottimizzazione trasporto sociale. *Fasi:* dall'analisi tracciati all'elaborazione del sistema e applicativo informatico; poi valutazione finale

m. Attività di monitoraggio

Descrivere le modalità e gli strumenti con i quali si intende verificare periodicamente l'attuazione delle azioni progettuali. L'attività di verifica dovrà essere impostata in modo tale che siano confrontabili le analisi e le informazioni della valutazione ex-ante (obiettivi/risultati attesi) con la valutazione intermedia e le attività finalizzate alla valutazione ex-post. Il monitoraggio dovrà dar conto dell'uso delle risorse, focalizzarsi sull'efficacia e sull'efficienza degli interventi e sulla misura e modalità con cui sono stati raggiunti gli obiettivi attesi. Le modalità di verifica dovranno inoltre prevedere i criteri e i parametri che si intendono utilizzare per determinare il successo delle azioni intraprese, e la sostenibilità degli interventi. Gli indicatori previsti e utilizzati nel corso delle tre fasi possono essere aggiornati durante l'attuazione del progetto.

-Analisi preliminare tramite focusgroup con partner

-Monitoraggio in itinere attraverso:

-rilevazione n° utenti

-questionario gradimento utenti e operatori impegnati in sperimentazione

-Monitoraggio ex post tramite focusgroup con partner su andamento e impatto (out come) tramite rilevazione finale su utenti

n. Strumenti di comunicazione previsti

Descrivere le attività di informazione e di comunicazione previste e gli strumenti che si intendono utilizzare in relazione ai target di riferimento.

-Incontri con partner interni coinvolti

-Incontri con CSC e Università di Milano-sede di Crema

-Presentazione piano agli altri attori sociali coinvolti

-Conferenza-stampa presentazione nuovi tracciati

-Comunicazione e rendiconto online alla cittadinanza con: campagna informativa su sito web del comune e sito web Orientagiovani; n. 100 locandine da posizionare presso centri aderenti e presso strutture socio-sanitarie (ASL, studi medici ecc.) in città e dintorni

o. Quadro di sintesi dei costi dell'azione in relazione alle voci di spesa e ai prodotti

Utilizzando la tabella sottostante, mettere in relazione le voci di spesa con i prodotti individuati al punto g). Il costo di un prodotto può essere composto da più voci di spesa. Non vanno indicate le spese a carico dei partner.

Budget dell'azione

PRODOTTI	VOCI DI SPESA	COSTI PREVISTI
Studio preliminare	Raccolta dati e realizzazione studio	€ 1.000,00
Sistema e applicativo informatico per algoritmi ottimizzazione del trasporto sociale	Realizzazione sistema e applicativo informatico	€ 10.000,00
Realizzazione trasporti	Spese effettuazione corse	€ 5.500,00
Campagna informativa	Pubblicazione piano trasporti	€ 1.500,00
	Pubblicazione locandine e materiali divulgativi	€ 1.500,00
TOTALE		€ 19.500,00

a. Numero e titolo dell'azione: A 1.2 SISTEMA MOBILITA' PER ACCESSO ALLE TERAPIE

b. Comune responsabile: COMUNE DI CREMA

c. Obiettivi dell'azione:

L'azione si propone di realizzare un trasporto a carattere sociale svolto da volontari, quindi senza assistenza medico-infermieristica, tramite un mezzo che verrà reso disponibile per il trasporto dei pazienti alle strutture ospedaliere per i cicli terapeutici o riabilitativi.

L'intervento assume su di sé anche altri significati nel momento in cui promuove il contenimento dei tempi di attesa e di trasferimento, la cura di condizioni tutelanti per persone che stanno vivendo un periodo molto delicato della loro vita, di salvaguardare la qualità delle relazioni, la vicinanza empatica e un puntuale rispetto delle esigenze di flessibilità e adeguatezza della proposta con particolare riguardo a target femminile.

d. Destinatari dell'azione:

-pazienti che devono seguire cicli di terapie alle strutture ospedaliere (Crema, Cremona, ecc.) con particolare riguardo a target femminile, lavoratrici e con figli a carico

e. Descrizione delle principali attività/fasi e dei passaggi chiave:

Numerare e descrivere in maniera puntuale le attività/fasi necessarie e i passaggi chiave per il raggiungimento dell'obiettivo dell'azione. Per passaggi chiave si intendono provvedimenti, accordi, strumenti di programmazione individuati come funzionali e necessari al raggiungimento degli obiettivi dell'azione. Ogni attività/fase può comprendere più passaggi chiave.

- 1) attivazione tavoli con Aziende ospedaliere (Cremona e Crema)
- 2) attivazione tavoli con Associazioni terzo settore

- 3) studio su turni/frequenze per le terapie degli utenti nei reparti ospedalieri
- 4) attività di informazione e comunicazione
- 5) sperimentazione nuova modalità
- 6) valutazione attività di monitoraggio attraverso survey di gradimento agli utenti ed agli operatori e valutazione impatto tramite focus group con stakeholders

f. Tempistica dell'azione:

Indicare le date di inizio e fine dei passaggi chiave e dell'azione. Le azioni specifiche progettuali per le quali si chiede il contributo regionale devono essere concluse entro 18 mesi dalla data del decreto di concessione del contributo

Avvio dell'azione (mese/anno): **novembre 2013**

Elenco dei passaggi chiave (mese/anno):

- attivazione tavoli con CSC e l'invito alle Aziende ospedaliere (Cremona e Crema) (novembre/dicembre 2013)
- attivazione tavoli con Associazioni terzo settore (dicembre 2013)
- studio su turni/frequenze (gennaio/febbraio 2014)
- attività di informazione e comunicazione (febbraio/marzo 2014)
- sperimentazione nuova modalità (aprile 2014/aprile 2015)
- valutazione attività di monitoraggio (aprile/maggio 2015)

Conclusione dell'azione (mese/anno): **maggio 2015**

g. Prodotti dell'azione

Descrivere dettagliatamente caratteristiche dei prodotti, materiali e immateriali, che possono generare una spesa: tipologia, quantità e caratteristiche ecc..

- Studio utenza e risorse
- Piano nuova organizzazione di trasporto
- Realizzazione trasporti
- Campagna informativa (meglio dettagliata al punto n)

h. Descrivere come l'azione si raccorda con altri strumenti di programmazione o piani comunali

L'azione progettuale si raccorda specificamente con i seguenti Piani comunali

- Piano di Zona 2012-2014, approvato con Accordo di programma il 28 marzo 2012
- il Piano delle Azioni positive per la Parità approvato con delibera CC n. 53 dell'08-07-2013
- il Piano Urbano del Traffico,
- il Piano della Mobilità sostenibile

Per quanto riguarda il Piano di Zona, l'integrazione avviene in modo naturale in quanto lo staff del PTO ha considerato il PdZ tra i documenti di riferimento per lo sviluppo delle azioni, soprattutto con il riferimento ai concetti di "rete" e socialità legate anche al tema della mobilità e il grande tema dell'integrazione dei servizi sociali con quelli sanitari. Inoltre il presidio operativo è garantito dallo stesso Direttore di Area Servizi al Cittadino che è referente sia del PTO che del PdZ.

Per quanto riguarda il Piano delle Azioni Positive per la Parità, è specificamente prevista un'Azione Salute e qualità della vita (ambito 7 d'intervento) con particolare riguardo per le donne che devono affrontare terapie che incidono pesantemente sull'aspetto psicologico

oltre che fisico ed in cui il momento del viaggio verso la struttura ospedaliera diventa un momento assai delicato e da sostenere con particolare cura.

Per quanto riguarda il PUT e il Piano della Mobilità, in via di revisione e di redazione, nelle linee strategiche d'indirizzo è chiaramente sottolineato l'obiettivo della riduzione del numero dei veicoli circolanti in città e degli attraversamenti del centro abitato e sicuramente un effetto di questa azione è la diminuzione dei mezzi, oltre ad una razionalizzazione dei percorsi seguiti.

i. Compiti dell'Ufficio Tempi

Convocazione e coordinamento tavoli, supporto analisi, gestione parte amministrativa, condivisione tavoli di lavoro, promozione e comunicazione, monitoraggio

j. Settore/struttura comunale responsabile dell'azione

(se diversa dall'Ufficio Tempi)

k. Altri settori / uffici comunali coinvolti nella realizzazione dell'azione

Servizi Sociali, Polizia Locale, Ufficio Tecnico

l. Partenariato territoriale attivato e coinvolto nell'azione

Descrivere in maniera puntuale compiti e ruolo di ciascuno dei partner che hanno sottoscritto gli accordi di collaborazione allegati. Descrivere in maniera puntuale le attività/fasi nei quali saranno coinvolti.

-Comunità Sociale Cremasca a.s.c., ente strumentale dei 48 Comuni del distretto. *Ruolo:* partner essenziale per il reperimento delle informazioni necessarie allo studio ed all'elaborazione dei nuovi tracciati, oltre che per interpretare il necessario coordinamento dei diversi attori sociali coinvolti. *Fasi:* dall'attivazione tavoli alla valutazione finale (All. A)

-Associazione ex dipendenti dell'ospedale di Crema. *Ruolo:* reclutare e organizzare l'attività dei volontari *Fasi:* dall'attivazione tavoli con terzo settore alla gestione materiale del trasporto, fino alla valutazione finale (All. B)

-Associazione di Volontariato "Donna Sempre". *Ruolo* tenere i contatti con gli utenti sia per esigenze organizzative sia per un accompagnamento puntuale e un sostegno costante durante fase delicata del percorso terapeutico. *Fasi:* dall'attivazione tavoli con terzo settore alla gestione materiale del trasporto, fino alla valutazione finale (All. B)

-AUSER *Ruolo:* reclutare e organizzare l'attività dei volontari *Fasi:* dall'attivazione tavoli con terzo settore alla gestione materiale del trasporto, fino alla valutazione finale (All. B)

m. Attività di monitoraggio

Descrivere le modalità e gli strumenti con i quali si intende verificare periodicamente l'attuazione delle azioni progettuali. L'attività di verifica dovrà essere impostata in modo tale che siano confrontabili le analisi e le informazioni della valutazione ex-ante (obiettivi/risultati attesi) con la valutazione intermedia e le attività finalizzate alla valutazione ex-post. Il monitoraggio dovrà dar conto dell'uso delle risorse, focalizzarsi sull'efficacia e sull'efficienza degli interventi e sulla misura e modalità con cui sono stati raggiunti gli obiettivi attesi. Le modalità di verifica dovranno inoltre prevedere i criteri e i parametri che si intendono utilizzare per determinare il successo delle azioni intraprese, e la sostenibilità degli interventi. Gli indicatori previsti e utilizzati nel corso delle tre fasi possono essere aggiornati durante l'attuazione del progetto.

-Analisi preliminare tramite focusgroup con partner

- Monitoraggio in itinere attraverso:
 - rilevazione n° utenti
 - questionario gradimento utenti e operatori impegnati in sperimentazione
- Monitoraggio ex post tramite focusgroup con partner su andamento e impatto (out come) tramite rilevazione finale su utenti

n. Strumenti di comunicazione previsti

Descrivere le attività di informazione e di comunicazione previste e gli strumenti che si intendono utilizzare in relazione ai target di riferimento.

- Incontri con Aziende Ospedaliere e CSC
- Incontri con altri partner coinvolti
- Conferenza-stampa presentazione
- Comunicazione e rendiconto online alla cittadinanza con: campagna informativa su sito web del Comune e sito web Orientagiovani; -predisposizione e distribuzione n. 1000 brochure informative e n. 100 locandine presso Ambulatori e strutture socio-sanitarie pubbliche e private (ASL, Ospedali, cliniche); n. 100 locandine da posizionare presso sportelli di tutti i partner aderenti

o. Quadro di sintesi dei costi dell'azione in relazione alle voci di spesa e ai prodotti

Utilizzando la tabella sottostante, mettere in relazione le voci di spesa con i prodotti individuati al punto g). Il costo di un prodotto può essere composto da più voci di spesa. Non vanno indicate le spese a carico dei partner.

Budget dell'azione

PRODOTTI	VOCI DI SPESA	COSTI PREVISTI
Studio preliminare	Raccolta dati e realizzazione studio	€ 1.000,00
Realizzazione trasporti	Spese effettuazione corse	€ 5.500,00
Campagna informativa	Pubblicazione brochure	€ 1.500,00
	Pubblicazione locandine	€ 1.500,00
TOTALE		€ 9.500,00

a. Numero e titolo dell'azione: A 2.1 CORSE SPECIALI DA QUARTIERI AL CENTRO

b. Comune responsabile: COMUNE DI CREMA

c. Obiettivi dell'azione:

L'azione si propone di attivare in via sperimentale delle corse speciali di trasporto urbano dai quartieri ai plessi scolastici in città nelle fasce orarie di interesse per bambine/i e ragazze/i che frequentano la scuola dell'obbligo.

L'elemento qualificante è la presenza di una figura di "accompagnatore/animatore" sul mezzo che garantisca i familiari rispetto alle condizioni protette di tale trasporto e liberi quindi il tempo della famiglie, e specificamente della donne lavoratrici che sono per larga parte responsabili del trasporto a scuola dei figli.

d. Destinatari dell'azione:

I destinatari dell'iniziativa sono le famiglie con figli in età scolare in due aree della città (area 1 quartieri di Ombriano e Sabbioni – area 2 quartieri di Castelnuovo e San Bernardino) che presentano le caratteristiche territoriali (inclusa la collocazione delle sedi scolastiche) e sociali più adatte.

I genitori oltre a poter utilizzare un'opportunità sono potenziali "risorse" anche per supportare il processo, per partecipare all'organizzazione del servizio e, se nelle condizioni, per dedicare tempo prezioso sui mezzi e alle fermate.

e. Descrizione delle principali attività/fasi e dei passaggi chiave:

Numerare e descrivere in maniera puntuale le attività/fasi necessarie e i passaggi chiave per il raggiungimento dell'obiettivo dell'azione. Per passaggi chiave si intendono provvedimenti, accordi, strumenti di programmazione individuati come funzionali e necessari al raggiungimento degli obiettivi dell'azione. Ogni attività/fase può comprendere più passaggi chiave.

- 1) attivazione tavoli con Istituti Comprensivi Crema 1,2 e 3, Associazioni genitori e società trasporto
- 2) attivazione tavolo con cooperativa sociale per accompagnamento/animazione
- 3) studio su corse/punti nodali per raccolta alunni
- 4) attività di informazione e comunicazione
- 5) sperimentazione nuova modalità
- 6) valutazione attività di monitoraggio attraverso survey di gradimento agli utenti ed agli operatori e valutazione impatto tramite focus group con stakeholders

f. Tempistica dell'azione:

Indicare le date di inizio e fine dei passaggi chiave e dell'azione. Le azioni specifiche progettuali per le quali si chiede il contributo regionale devono essere concluse entro 18 mesi dalla data del decreto di concessione del contributo

Avvio dell'azione (mese/anno): **novembre 2013**

Elenco dei passaggi chiave (mese/anno):

- attivazione tavoli Istituti Comprensivi Crema 1,2 e 3, Associazioni genitori e società trasporto (novembre/dicembre 2013)
- attivazione tavoli con cooperativa sociale per accompagnamento/animazione (dicembre 2013)
- studio su corse/punti nodali per raccolta alunni (gennaio/febbraio 2014)
- attività di informazione e comunicazione (febbraio/marzo 2014)
- sperimentazione nuova modalità (aprile 2014/aprile 2015)
- valutazione attività di monitoraggio (aprile/maggio 2015)

Conclusione dell'azione (mese/anno): **maggio 2013**

g. Prodotti dell'azione

Descrivere dettagliatamente caratteristiche dei prodotti, materiali e immateriali, che possono generare una spesa: tipologia, quantità e caratteristiche ecc..

- Studio utenza e risorse
- Piano nuova organizzazione di trasporto
- Percorso di formazione/coordinamento per operatori
- Realizzazione trasporti
- Campagna informativa (meglio dettagliata al punto n)

h. Descrivere come l'azione si raccorda con altri strumenti di programmazione o piani comunali

L'azione progettuale si raccorda specificamente con i seguenti Piani comunali

- il piano delle Azioni Positive per la Parità
- il Piano Trasporti Pubblico Urbano
- il Piano Urbano del Traffico,
- il Piano della Mobilità sostenibile

Per quanto riguarda il Piano delle Azioni Positive per la Parità, complesso di azioni ed interventi per superare le barriere culturali e di conseguenza pratiche che impediscono una reale parità di diritti ed opportunità, questa azione ha una specifica attenzione per le donne lavoratrici con figli che in base alle nostre rilevazioni sono il soggetto prioritario cui è affidato il compito di accompagnamento dei figli a scuola e per cui la possibilità di un servizio pubblico come quello ipotizzato potrebbe consentire un'efficace soluzione ai problemi di conciliazione della vita personal/familiare con quella lavorativa.

Per quanto riguarda il Piano Trasporti Pubblici, l'integrazione avviene come sviluppo del sistema di trasporto scolastico previsto.

Nel PUT e Piano della Mobilità sostenibile invece, l'uno in via di revisione l'altro di redazione, e specificamente nelle linee strategiche d'indirizzo, è chiaramente sottolineato l'obiettivo della riduzione del numero dei veicoli circolanti in città e degli attraversamenti del centro abitato e sicuramente un effetto di questa azione è la diminuzione dei mezzi, in quanto le famiglie si confida siano incentivate a utilizzare il trasporto pubblico al posto dei mezzi privati oltre ad una razionalizzazione dei percorsi seguiti.

i. Compiti dell'Ufficio Tempi

Convocazione e coordinamento tavoli, supporto analisi, gestione parte amministrativa, condivisione tavoli di lavoro, promozione e comunicazione, monitoraggio

j. Settore/struttura comunale responsabile dell'azione

(se diversa dall'Ufficio Tempi)

k. Altri settori / uffici comunali coinvolti nella realizzazione dell'azione

Servizi Socio-Educativi, Ufficio Trasporti, Polizia Locale, Ufficio Tecnico

l. Partenariato territoriale attivato e coinvolto nell'azione

Descrivere in maniera puntuale compiti e ruolo di ciascuno dei partner che hanno sottoscritto gli accordi di collaborazione allegati. Descrivere in maniera puntuale le attività/fasi nei quali saranno coinvolti.

-Istituti Comprensivi Crema 1, Crema 2 e Crema 3. *Ruolo:* collaborazione nello studio preliminare, nella fase di informazione (contatti con le famiglie) e nella valutazione finale *Fasi:* dall'attivazione tavoli fino alla valutazione finale (All. C)

-Associazioni Genitori scuole di Crema: Associazione Amici Scuole Castelnuovo, Quelli che...la Braguti, Amici Scuole di s. Bernardino, New di Crema Nuova, Associazione Genitori Scuole Vailati (*partenariato che sarà attivato in corso di progetto*). *Ruolo:* collaborazione nello studio preliminare, nella fase di informazione (contatti con le famiglie) e nella valutazione finale *Fasi:* dall'attivazione tavoli fino alla valutazione finale

m. Attività di monitoraggio

Descrivere le modalità e gli strumenti con i quali si intende verificare periodicamente l'attuazione delle azioni progettuali. L'attività di verifica dovrà essere impostata in modo tale che siano confrontabili le analisi e le informazioni della valutazione ex-ante (obiettivi/risultati attesi) con la valutazione intermedia e le attività finalizzate alla valutazione ex-post. Il monitoraggio dovrà dar conto dell'uso delle risorse, focalizzarsi sull'efficacia e sull'efficienza degli interventi e sulla misura e

modalità con cui sono stati raggiunti gli obiettivi attesi. Le modalità di verifica dovranno inoltre prevedere i criteri e i parametri che si intendono utilizzare per determinare il successo delle azioni intraprese, e la sostenibilità degli interventi. Gli indicatori previsti e utilizzati nel corso delle tre fasi possono essere aggiornati durante l'attuazione del progetto.

- Analisi preliminare tramite focusgroup con partner
- Monitoraggio in itinere attraverso:
 - rilevazione n° utenti
 - questionario gradimento alunne/alunni e genitori partecipanti, nonché operatori coinvolti in nuove modalità
- Monitoraggio ex post tramite focusgroup con partner su andamento e impatto (out come) tramite rilevazione finale su famiglie e operatori

n. Strumenti di comunicazione previsti

Descrivere le attività di informazione e di comunicazione previste e gli strumenti che si intendono utilizzare in relazione ai target di riferimento.

- Incontri con partner interni coinvolti
- Incontri con società trasporto
- Incontri con cooperativa sociale
- Presentazione progetto a Istituti Comprensivi Crema 1,2 e 3
- Produzione materiale informativo cartaceo con mappe e brochure da distribuire alle famiglie degli studenti coinvolti (ca. 200) con tracciati, locandine nei plessi scolastici e zone al pubblico (supermercati di zona, ecc.), specifica promozione online su siti internet istituzionali e non (ad esempio sito tematico di riferimento www.crescibimbo.it), con indicazione dei percorsi, delle tappe e delle modalità di accesso al servizio
- Conferenza-stampa presentazione nuove modalità trasporto
- Rendiconto online alla cittadinanza su sito comunale e Orientagiovani

o. Quadro di sintesi dei costi dell'azione in relazione alle voci di spesa e ai prodotti

Utilizzando la tabella sottostante, mettere in relazione le voci di spesa con i prodotti individuati al punto g). Il costo di un prodotto può essere composto da più voci di spesa. Non vanno indicate le spese a carico dei partner.

Budget dell'azione

PRODOTTI	VOCI DI SPESA	COSTI PREVISTI
Percorso di formazione/coordinamento per operatori	Percorso di formazione	€ 500,00
Realizzazione trasporti	Spese effettuazione corse	€ 10.500,00
Campagna informativa	Realizzazione mappe e brochure	€ 2.500,00
	Realizzazione locandine	€ 1.500,00
	Campagna internet	€ 1.500,00
TOTALE		€ 16.500,00

a. Numero e titolo dell'azione: A 2.2 PIEDIBUS NEI QUARTIERI

b. Comune responsabile: COMUNE DI CREMA

c. Obiettivi dell'azione:

Strettamente connessa all'azione 2.1, l'azione si propone di attivare all'interno di alcuni quartieri l'esperienza del Piedibus per bambine/i che frequentano plessi scolastici vicini ai luoghi di residenza.

Oltre alla dimensione sociale del piedi bus, ai fini di questo progetto si sottolinea la valenza relativa al traffico perché all'entrata e all'uscita dei bambini le zone intorno alle scuole vengono prese d'assalto dalle automobili che congestionano l'intera zona, quindi promuovere l'andare a scuola a piedi è un modo per rendere la città più vivibile e la mobilità più sostenibile oltre a contribuire a liberare il tempo dei genitori (in particolare delle mamme lavoratrici) dai compiti di accompagnamento.

d. Destinatari dell'azione:

I beneficiari dell'iniziativa saranno anche in questo caso le famiglie con figli iscritti alle realtà scolastiche dell'infanzia e primarie di Crema Nuova e di Ombriano-Sabbioni, che tradizionalmente hanno una popolazione scolastica residente nelle vie continue a plesso dei quartieri, con una stima quantitativa di circa 100 bambini coinvolti

e. Descrizione delle principali attività/fasi e dei passaggi chiave: *Numerare e descrivere in maniera puntuale le attività/fasi necessarie e i passaggi chiave per il raggiungimento dell'obiettivo dell'azione. Per passaggi chiave si intendono provvedimenti, accordi, strumenti di programmazione individuati come funzionali e necessari al raggiungimento degli obiettivi dell'azione. Ogni attività/fase può comprendere più passaggi chiave.*

- 1) attivazione tavoli Istituti Comprensivi Crema 1,2 e 3
- 2) attivazione tavoli con associazioni genitori/cooperativa sociale
- 3) studio su punti raccolta studenti
- 4) attività di informazione e comunicazione
- 5) sperimentazione Piedibus
- 6) Valutazione attività di monitoraggio attraverso survey di gradimento agli utenti ed agli operatori comunali e valutazione impatto tramite focus group con stakeholders
- 7) implementazione definitiva del Piedibus

f. Tempistica dell'azione:

Indicare le date di inizio e fine dei passaggi chiave e dell'azione. Le azioni specifiche progettuali per le quali si chiede il contributo regionale devono essere concluse entro 18 mesi dalla data del decreto di concessione del contributo

Avvio dell'azione (mese/anno): **novembre 2013.**

Elenco dei passaggi chiave (mese/anno):

- attivazione tavoli Istituti Comprensivi Crema 1,2 e 3 (novembre/dicembre 2013)
- attivazione tavoli con associazioni genitori/cooperativa sociale (dicembre 2013)
- studio su punti raccolta studenti (gennaio/febbraio 2014)
- attività di informazione e comunicazione (febbraio/marzo 2014)
- sperimentazione Piedibus (aprile 2014/giugno 2014)
- valutazione attività di monitoraggio (estate 2014)
- implementazione definitiva del Piedibus (da settembre 2014)

Conclusione dell'azione (mese/anno): **maggio 2013**

g. Prodotti dell'azione

Descrivere dettagliatamente caratteristiche dei prodotti, materiali e immateriali, che possono generare una spesa: tipologia, quantità e caratteristiche ecc..

- Studio utenza e risorse
- Piano punti di raccolta ("fermate")
- Percorso di formazione/coordinamento per operatori
- Piano accompagnamento scolastico
- Campagna informativa
- Nuovo POF Istituti Comprensivi Crema 1,2 e 3 con implementazione Piedibus

h. Descrivere come l'azione si raccorda con altri strumenti di programmazione o piani comunali

L'azione progettuale si raccorda specificamente con i seguenti Piani comunali

- il Piano delle Azioni positive per la Parità
- il Piano Urbano del Traffico,
- il Piano della Mobilità

Per quanto riguarda il Piano delle Azioni Positive per la Parità, complesso di azioni ed interventi per superare le barriere culturali e di conseguenza pratiche che impediscono una reale parità di diritti ed opportunità, questa azione ha una specifica attenzione per le donne lavoratrici con figli che in base alle nostre rilevazioni sono il soggetto prioritario cui è affidato il compito di accompagnamento dei figli a scuola e per cui la possibilità di un servizio pubblico come quello ipotizzato potrebbe consentire un'efficace soluzione ai problemi di conciliazione della vita personale/familiare con quella lavorativa.

Nel PUT e Piano della Mobilità sostenibile invece, l'uno in via di revisione, l'altro di redazione, e specificamente nelle linee strategiche d'indirizzo, e specificamente nelle linee strategiche d'indirizzo è chiaramente sottolineato l'obiettivo della riduzione del numero dei veicoli circolanti in città e degli attraversamenti del centro abitato e sicuramente un effetto di questa azione è la diminuzione dei mezzi, in quanto le famiglie si confida siano incentivate a utilizzare il trasporto pubblico al posto dei mezzi privati oltre ad una razionalizzazione dei percorsi seguiti.

i. Compiti dell'Ufficio Tempi

Convocazione e coordinamento tavoli, supporto analisi, gestione parte amministrativa, condivisione tavoli di lavoro, promozione e comunicazione, monitoraggio

j. Settore/struttura comunale responsabile dell'azione

(se diversa dall'Ufficio Tempi)

k. Altri settori / uffici comunali coinvolti nella realizzazione dell'azione

Servizi Socio-Educativi, Ufficio Trasporti, Polizia Locale, Ufficio Tecnico

l. Partenariato territoriale attivato e coinvolto nell'azione

Descrivere in maniera puntuale compiti e ruolo di ciascuno dei partner che hanno sottoscritto gli accordi di collaborazione allegati. Descrivere in maniera puntuale le attività/fasi nei quali saranno coinvolti.

-Istituti Comprensivi Crema 1, Crema 2 e Crema 3. *Ruolo:* collaborazione nello studio preliminare, nella fase di informazione (contatti con le famiglie) e nella valutazione finale, fino

alla previsione del Piedibus all'interno del POF *Fasi:* dall'attivazione tavoli fino alla valutazione finale (All. C)

-Associazioni Genitori scuole di Crema: Associazione Amici Scuole Castelnuovo, Quelli che...la Braguti, Amici Scuole di s. Bernardino, New di Crema Nuova, Associazione Genitori Scuole Vailati (*partenariato che sarà attivato in corso di progetto*). *Ruolo:* collaborazione nello studio preliminare, nella fase di informazione (contatti con le famiglie) e nella valutazione finale *Fasi:* dall'attivazione tavoli fino alla valutazione finale

m. Attività di monitoraggio

Descrivere le modalità e gli strumenti con i quali si intende verificare periodicamente l'attuazione delle azioni progettuali. L'attività di verifica dovrà essere impostata in modo tale che siano confrontabili le analisi e le informazioni della valutazione ex-ante (obiettivi/risultati attesi) con la valutazione intermedia e le attività finalizzate alla valutazione ex-post. Il monitoraggio dovrà dar conto dell'uso delle risorse, focalizzarsi sull'efficacia e sull'efficienza degli interventi e sulla misura e modalità con cui sono stati raggiunti gli obiettivi attesi. Le modalità di verifica dovranno inoltre prevedere i criteri e i parametri che si intendono utilizzare per determinare il successo delle azioni intraprese, e la sostenibilità degli interventi. Gli indicatori previsti e utilizzati nel corso delle tre fasi possono essere aggiornati durante l'attuazione del progetto.

-Analisi preliminare tramite focusgroup con partner

-Monitoraggio in itinere attraverso:

-rilevazione n° utenti piedibus

-questionario gradimento alunne/alunni e genitori partecipanti, nonché operatori coinvolti nell'accompagnamento

-Monitoraggio ex post tramite focusgroup con partner su andamento e impatto (out come) tramite rilevazione finale su famiglie e operatori

n. Strumenti di comunicazione previsti

Descrivere le attività di informazione e di comunicazione previste e gli strumenti che si intendono utilizzare in relazione ai target di riferimento.

-Incontri con partner interni coinvolti

-Incontri con Istituti Comprensivi Crema 1,2 e 3

-Incontri con cooperativa sociale

-Presentazione progetto a genitori scuole coinvolte

-Predisposizione fermate con apposita segnaletica

-Predisposizione materiali per partecipanti (mantelle anti-pioggia, carretto, ecc.)

-Produzione brochure da distribuire alle famiglie coinvolte (ca. 500) e locandine per scuole coinvolte, campagna online comunicazioni su siti internet istituzionali e non (ad esempio sito tematico di riferimento www.crescibimbo.it), con indicazione dei percorsi, delle tappe e delle modalità di accesso al servizio

-Conferenza-stampa presentazione

-Rendiconto online alla cittadinanza su sito comunale e Orientagiovani

o. Quadro di sintesi dei costi dell'azione in relazione alle voci di spesa e ai prodotti

Utilizzando la tabella sottostante, mettere in relazione le voci di spesa con i prodotti individuati al punto g). Il costo di un prodotto può essere composto da più voci di spesa. Non vanno indicate le spese a carico dei partner.

Budget dell'azione

PRODOTTI	VOCI DI SPESA	COSTI PREVISTI
----------	---------------	----------------

PRODOTTI	VOCI DI SPESA	COSTI PREVISTI
Percorso di formazione/coordinamento per operatori	Percorso di formazione	€ 1.000,00
Realizzazione	Effettuazione accompagnamento	€ 4.000,00
Campagna informativa	Realizzazione materiali partecipanti	€ 3.000,00
	Realizzazione brochure e locandine	€ 2.000,00
	Campagna internet	€ 1.500,00
TOTALE		€ 11.500,00

a. Numero e titolo dell'azione: A 3.1 ANALISI A CURA DELL'OSSERVATORIO COMUNALE MOBILITA'.

b. Comune responsabile: COMUNE DI CREMA

c. Obiettivi dell'azione:

L'azione si propone anzitutto, come previsto dalle linee programmatiche del Sindaco, di adottare il metodo della consultazione e della concertazione per affrontare i temi della mobilità, per pervenire ad un'analisi puntuale della mobilità cittadina non basata su modelli astratti ma sulle reali esigenze ed abitudini dei cittadini con un particolare rilievo per la valutazione delle donne lavoratrici, soprattutto se hanno figli in età scolare, che risultano la categoria che maggiormente subisce i problemi della mobilità ai fini della conciliazione del proprio tempo dedicato alla gestione personale o familiare con quello dedicato al lavoro

d. Destinatari dell'azione:

- automobilisti con specifico rilievo per le donne lavoratrici con figli in età scolare
- utenti del trasporto pubblico urbano ed extra-urbano

e. Descrizione delle principali attività/fasi e dei passaggi chiave:

Numerare e descrivere in maniera puntuale le attività/fasi necessarie e i passaggi chiave per il raggiungimento dell'obiettivo dell'azione. Per passaggi chiave si intendono provvedimenti, accordi, strumenti di programmazione individuati come funzionali e necessari al raggiungimento degli obiettivi dell'azione. Ogni attività/fase può comprendere più passaggi chiave.

- 1) attivazione tavolo con Osservatorio Mobilità
- 2) studio su mobilità e trasporti in città
- 3) presentazione studio a cittadinanza

f. Tempistica dell'azione:

Indicare le date di inizio e fine dei passaggi chiave e dell'azione. Le azioni specifiche progettuali per le quali si chiede il contributo regionale devono essere concluse entro 18 mesi dalla data del decreto di concessione del contributo

Avvio dell'azione (mese/anno): **novembre 2013.**

Elenco dei passaggi chiave (mese/anno):

- attivazione tavolo con Osservatorio Mobilità (novembre/dicembre 2013)
- studio su modalità trasporto pubblico (gennaio/dicembre 2014)

-presentazione studio a cittadinanza (gennaio 2015)

Conclusione dell'azione (mese/anno): **gennaio 2015**

g. Prodotti dell'azione

Descrivere dettagliatamente caratteristiche dei prodotti, materiali e immateriali, che possono generare una spesa: tipologia, quantità e caratteristiche ecc..

-studio su mobilità

-campagna divulgativa studio

h. Descrivere come l'azione si raccorda con altri strumenti di programmazione o piani comunali

L'azione progettuale si raccorda specificamente con i seguenti Piani comunali

-il Piano delle Azioni Positive per la Parità

-il Piano Urbano del Traffico,

-il Piano della Mobilità sostenibile

Per quanto riguarda il Piano delle Azioni Positive per la Parità, complesso di azioni ed interventi per superare le barriere culturali e di conseguenza pratiche che impediscono una reale parità di diritti ed opportunità, questa azione ha una specifica attenzione per le donne lavoratrici, soprattutto se hanno figli, che costituiscono una specificità da rilevare con particolare attenzione nell'ambito del pendolarismo e presentano problematiche peculiari rispetto al tema della mobilità.

Nel PUT e Piano della Mobilità sostenibile invece, l'uno in via di revisione, l'altro di redazione, e specificamente nelle linee strategiche d'indirizzo, è chiaramente sottolineato il metodo dell'analisi costante come presupposto per assumere provvedimenti di disciplina del traffico e della mobilità e lo studio obiettivo dell'azione diventa uno strumento sinergico e coerente con tale metodo

i. Compiti dell'Ufficio Tempi

Convocazione e coordinamento tavoli, supporto analisi, gestione parte amministrativa, condivisione tavoli di lavoro, promozione e comunicazione, monitoraggio

j. Settore/struttura comunale responsabile dell'azione

Ufficio Trasporti

k. Altri settori / uffici comunali coinvolti nella realizzazione dell'azione

Ufficio Tecnico, Polizia Locale

l. Partenariato territoriale attivato e coinvolto nell'azione

Descrivere in maniera puntuale compiti e ruolo di ciascuno dei partner che hanno sottoscritto gli accordi di collaborazione allegati. Descrivere in maniera puntuale le attività/fasi nei quali saranno coinvolti.

Osservatorio della Mobilità -non c'è accordo di collaborazione formale in quanto è un organismo da poco attivato direttamente dal Comune e composto da: le organizzazioni Sindacali C.G.I.L., C.I.S.L. e U.I.L.; le organizzazioni ambientali (Legambiente – WWF); utenti (lavoratori e studenti) del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma (Comitati spontanei); le associazioni di difesa dei consumatori; la Camera di Commercio in rappresentanza del mondo economico-produttivo (industriali, artigiani e commercianti); l'Azienda di trasporto pubblico urbano; l'Azienda di trasporto pubblico extraurbano; l'Università di Crema.

Ruolo: promuovere temi e studiare modalità realizzazione studio mobilità, collaborare nella divulgazione dei risultati. *Fasi:* dall'attivazione tavolo alla presentazione alla cittadinanza

m. Attività di monitoraggio

Descrivere le modalità e gli strumenti con i quali si intende verificare periodicamente l'attuazione delle azioni progettuali. L'attività di verifica dovrà essere impostata in modo tale che siano confrontabili le analisi e le informazioni della valutazione ex-ante (obiettivi/risultati attesi) con la valutazione intermedia e le attività finalizzate alla valutazione ex-post. Il monitoraggio dovrà dar conto dell'uso delle risorse, focalizzarsi sull'efficacia e sull'efficienza degli interventi e sulla misura e modalità con cui sono stati raggiunti gli obiettivi attesi. Le modalità di verifica dovranno inoltre prevedere i criteri e i parametri che si intendono utilizzare per determinare il successo delle azioni intraprese, e la sostenibilità degli interventi. Gli indicatori previsti e utilizzati nel corso delle tre fasi possono essere aggiornati durante l'attuazione del progetto.

- Analisi preliminare su modalità di verifica
- Questionario gradimento utenti su sperimentazione
- Monitoraggio ex post tramite focusgroup con partner su andamento e impatto (out come)

n. Strumenti di comunicazione previsti

Descrivere le attività di informazione e di comunicazione previste e gli strumenti che si intendono utilizzare in relazione ai target di riferimento.

- Incontri con Osservatorio Mobilità
- Conferenza-stampa presentazione studio
- Campagna divulgativa studio con pubblicazione di alcune copie per principali soggetti socio-economici cittadini e online alla cittadinanza su sito comunale e sito Orientagiovani

o. Quadro di sintesi dei costi dell'azione in relazione alle voci di spesa e ai prodotti

Utilizzando la tabella sottostante, mettere in relazione le voci di spesa con i prodotti individuati al punto g). Il costo di un prodotto può essere composto da più voci di spesa. Non vanno indicate le spese a carico dei partner.

Budget dell'azione

PRODOTTI	VOCI DI SPESA	COSTI PREVISTI
Studio su mobilità	Realizzazione rilevazione, rielaborazione dati e conclusione	€ 2.500,00
Campagna divulgativa studio	Pubblicazione studio	€ 2.000,00
TOTALE		€ 4.500,00

a. Numero e titolo dell'azione: A 3.2 SPERIMENTAZIONE TRASPORTI INNOVATIVI (ES. CARPOOLING) SULLA DIRETTRICE CREMA-MILANO-CREMA

b. Comune responsabile: COMUNE DI CREMA

c. Obiettivi dell'azione:

L'azione si propone di sperimentare anche a Crema esperienze di mobilità innovativa (es. car-sharing o car-pooling) sulla direttrice Crema-Milano, puntando al coinvolgimento peculiare di donne pendolari con figli in età scolare

Per il buon esito di questa azione sarà necessario un coinvolgimento importante di soggetti attivi sulla tematica, riuniti nell'Osservatorio sulla Mobilità già descritto, che possono portare ulteriori elementi di sviluppo ai contenuti per una maggiore fattibilità della proposta.

d. Destinatari dell'azione:

- studenti e lavoratori pendolari con mezzi privati da/verso Milano con particolare riguardo per le donne lavoratrici con figli in età scolare
- studenti e lavoratori utenti del trasporto pubblico da/verso Milano con particolare riguardo per le donne lavoratrici con figli in età scolare

e. Descrizione delle principali attività/fasi e dei passaggi chiave:

Numerare e descrivere in maniera puntuale le attività/fasi necessarie e i passaggi chiave per il raggiungimento dell'obiettivo dell'azione. Per passaggi chiave si intendono provvedimenti, accordi, strumenti di programmazione individuati come funzionali e necessari al raggiungimento degli obiettivi dell'azione. Ogni attività/fase può comprendere più passaggi chiave.

- 1) attivazione tavolo con Osservatorio Mobilità
- 2) studio su modalità alternative di mobilità (car-pooling/car-sharing, ecc.)
- 3) coinvolgimento agenzie specializzate su tali modalità alternative
- 4) presentazione opportunità a cittadinanza e aziende
- 5) sperimentazioni forme alternative
- 6) valutazione attività di monitoraggio attraverso survey di gradimento agli utenti ed agli operatori comunali e valutazione impatto tramite focus group con stakeholders

f. Tempistica dell'azione:

Indicare le date di inizio e fine dei passaggi chiave e dell'azione. Le azioni specifiche progettuali per le quali si chiede il contributo regionale devono essere concluse entro 18 mesi dalla data del decreto di concessione del contributo

Avvio dell'azione (mese/anno): **novembre 2013.**

Elenco dei passaggi chiave (mese/anno):

- attivazione tavolo con Osservatorio Mobilità (novembre/dicembre 2013)
- studio su modalità alternative di mobilità (car-pooling/car-sharing, ecc.) (gennaio/giugno 2014)
- coinvolgimento agenzie specializzate su tali modalità alternative (settembre-dicembre 2014)
- presentazione opportunità a cittadinanza/sistema delle imprese (dicembre 2014)
- sperimentazioni forme alternative (gennaio 2015-aprile 2015)
- valutazione attività di monitoraggio attraverso survey di gradimento agli utenti e valutazione impatto tramite focus group con stakeholders (maggio 2015)

Conclusione dell'azione (mese/anno): **maggio 2015**

g. Prodotti dell'azione

Descrivere dettagliatamente caratteristiche dei prodotti, materiali e immateriali, che possono generare una spesa: tipologia, quantità e caratteristiche ecc..

- studio forme mobilità alternative sulla direttrice Crema-Milano
- percorso di formazione/coordinamento per operatori
- campagna di sensibilizzazione

-sperimentazione forme di mobilità alternative

h. Descrivere come l'azione si raccorda con altri strumenti di programmazione o piani comunali

L'azione progettuale si raccorda specificamente con i seguenti Piani comunali

-il Piano delle Azioni per la Parità

-il Piano Urbano del Traffico,

-il Piano della Mobilità

Per quanto riguarda il Piano delle Azioni Positive per la Parità, complesso di azioni ed interventi per superare le barriere culturali e di conseguenza pratiche che impediscono una reale parità di diritti ed opportunità, questa azione ha una specifica attenzione per le donne lavoratrici con figli per cui la possibilità di un servizio come quello ipotizzato potrebbe consentire un'efficace soluzione ai problemi di conciliazione della vita personale/familiare con quella lavorativa.

Per quanto riguarda PUT e Piano della Mobilità sostenibile, trattandosi di un'azione fortemente innovativa (a Crema non esistono esperienze come in altre realtà), non è specificamente dedicata attenzione all'interno dei due strumenti di pianificazione ma è indubbio che l'azione proposta favorirebbe una riduzione di utilizzo dei mezzi privati ed un decongestionamento del traffico in uscita dalla città al mattino e di rientro pomeridiano

i. Compiti dell'Ufficio Tempi

Convocazione e coordinamento tavoli, supporto analisi, gestione parte amministrativa, condivisione tavoli di lavoro, promozione e comunicazione, monitoraggio

j. Settore/struttura comunale responsabile dell'azione

Ufficio Trasporti

k. Altri settori / uffici comunali coinvolti nella realizzazione dell'azione

Ufficio Tecnico, Polizia Locale

l. Partenariato territoriale attivato e coinvolto nell'azione

Descrivere in maniera puntuale compiti e ruolo di ciascuno dei partner che hanno sottoscritto gli accordi di collaborazione allegati. Descrivere in maniera puntuale le attività/fasi nei quali saranno coinvolti.

Osservatorio della Mobilità (già descritto nell'azione precedente). *Ruolo:* promuovere temi e studiare modalità realizzazione studio mobilità, collaborare nella divulgazione dei risultati. *Fasi:* dall'attivazione tavolo alla valutazione finale

m. Attività di monitoraggio

Descrivere le modalità e gli strumenti con i quali si intende verificare periodicamente l'attuazione delle azioni progettuali. L'attività di verifica dovrà essere impostata in modo tale che siano confrontabili le analisi e le informazioni della valutazione ex-ante (obiettivi/risultati attesi) con la valutazione intermedia e le attività finalizzate alla valutazione ex-post. Il monitoraggio dovrà dar conto dell'uso delle risorse, focalizzarsi sull'efficacia e sull'efficienza degli interventi e sulla misura e modalità con cui sono stati raggiunti gli obiettivi attesi. Le modalità di verifica dovranno inoltre prevedere i criteri e i parametri che si intendono utilizzare per determinare il successo delle azioni intraprese, e la sostenibilità degli interventi. Gli indicatori previsti e utilizzati nel corso delle tre fasi possono essere aggiornati durante l'attuazione del progetto.

-Analisi preliminare tramite focusgroup con partner

-Monitoraggio in itinere attraverso:

-rilevazione n° utenti nuove modalità

- questionario gradimento partecipanti
- Monitoraggio ex post tramite focusgroup con partner su andamento e impatto (out come) tramite rilevazione finale su partecipanti

n. Strumenti di comunicazione previsti

Descrivere le attività di informazione e di comunicazione previste e gli strumenti che si intendono utilizzare in relazione ai target di riferimento.

- Incontri con Osservatorio Mobilità
- Questionario modalità di trasferimento privato a Milano e interesse verso forme alternative
- Conferenza-stampa presentazione risultati questionario e proposta forme alternative trasporto
- Incontri con agenzie di sviluppo trasporti alternativi
- Piano di comunicazione delle nuove opportunità di mobilità con campagna informativa su sito web del comune e sito web Orientagiovani; -predisposizione e distribuzione n. 10000 brochure informative e locandine uffici pubblici e sportelli di largo accesso (ACI, CAF, sportelli socio-sanitari, Ospedali, ecc.); -installazione n. 6 totem da posizionare nelle gallerie degli ipermercati/centri commerciali e stazione ferroviaria e degli autobus; n. 100 locandine da posizionare presso sportelli uffici pubblici, ma anche scuole ecc. Verranno inoltre realizzate Newsletter online utilizzando l'indirizzo dei vari uffici (URP ca. 2000 contatti, Orientagiovani ca. 450, ecc.) e social communities (Facebook, Netlog, ecc.)
- Rendiconto online alla cittadinanza

o. Quadro di sintesi dei costi dell'azione in relazione alle voci di spesa e ai prodotti

Utilizzando la tabella sottostante, mettere in relazione le voci di spesa con i prodotti individuati al punto g). Il costo di un prodotto può essere composto da più voci di spesa. Non vanno indicate le spese a carico dei partner.

Budget dell'azione

PRODOTTI	VOCI DI SPESA	COSTI PREVISTI
Studio forme alternative trasporto	Raccolta dati, best practices, ecc.	€ 1.000,00
Percorso di formazione/coordinamento per operatori	Percorso di formazione	€ 500,00
Sperimentazione forme di trasporto	Spese sperimentazione carpooling/carsharing	€ 5.000,00
Campagna informativa	Predisposizione brochure	€3.000,00
	Predisposizione locandine	€ 1.000,00
TOTALE		€ 10.500,00

C - FATTIBILITÀ ECONOMICO-GESTIONALE DEL PROGETTO

C1 - Tabella di sintesi tra obiettivi dell'azione ed esiti attesi

Elencare sinteticamente l'obiettivo di ogni azione e individuare uno o più esiti attesi con i relativi indicatori.

Numero azione	Obiettivo (sintetica descrizione del o degli obiettivi cui tende l'azione, in accordo con quanto specificato al punto c.)	Principali indicatori di esito (output/risultato) previsti per l'azione	
A 1.1	-Razionalizzare corse sociali	-riduzione spese servizio -coinvolgimento utenti -qualità del servizio	-risparmio spese servizio -numero utenti -gradimento utenti e operatori
A 1.2	-Realizzazione servizio trasporto a cure specialistiche	-coinvolgimento utenti -risposta a specifiche esigenze utenza femminile -qualità del servizio	-numero corse mensili effettuate -quantità utenza femminile -gradimento utenti e operatori
A 2.1	-Realizzazione corse trasporto scolastico da quartieri a centro	-quantità di corse effettuate -quantità partecipanti -qualità del servizio	-numero corse mensili realizzate -numero alunne/i partecipanti -gradimento famiglie e operatori
A 2.2	-Realizzazione Piedibus	-coinvolgimento scuole -qualità del servizio -stabilizzazione servizio	-numero di scuole coinvolte -gradimento famiglie e operatori -inserimento del servizio nel POF scuole coinvolte
A 3.1	-Realizzazione indagine conoscitiva con Osservatorio Mobilità	-tempi realizzazione studio -analisi specificità mobilità riferita a donne lavoratrici con figli in età scolare	-data realizzazione studio -percentuale donne coinvolte in indagine
A 3.2	-Realizzazione modalità alternative di trasporto collettivo	-coinvolgimento aziende -coinvolgimento utenti	-numero aziende coinvolte -numero utenti singoli

		singoli	coinvolti
		-qualità della sperimentazione servizio	-gradimento aziende/utenti coinvolti singoli

C2 - Tabella di sintesi della misurabilità delle azioni

(Individuare indicatori quantitativi e qualitativi atti a misurare il raggiungimento degli obiettivi delle azioni)

Numero azione	Indicatori quantitativi e qualitativi (come viene misurato il raggiungimento degli obiettivi)	Esito (indicare gli obiettivi minimi da raggiungere per considerare realizzata l'azione)
A 1.1	-risparmio spese servizio -numero utenti -gradimento utenti e operatori	-risparmio almeno 5% -n. utenti > 500 percentuale gradimento utenti e operatori > 70%
A 1.2	-numero corse mensili realizzate -percentuale utenza femminile sul totale -gradimento utenti e operatori	-n. corse mensili > 30 -percentuale utenze femminile > 70% - percentuale gradimento utenti e operatori > 70%
A 2.1	-n. corse mensili realizzate (media) -n. alunne/i partecipanti (dato mensile medio) -gradimento famiglie e operatori	-n. corse mensili realizzate (media) > 15 -n. alunne/i partecipanti (dato mensile medio) > 15 -percentuale gradimento famiglie e operatori > 70%
A 2.2	-n. scuole coinvolte -n. alunne/i partecipanti -gradimento famiglie e operatori -inserimento del servizio nel POF scuole coinvolte	-n. scuole coinvolte = 2 -n. alunne/i partecipanti > 60 -percentuale gradimento famiglie e operatori > 70% -inserimento nel POF delle scuole coinvolte dall'anno scolastico 2015/2016

Numero azione	Indicatori quantitativi e qualitativi (come viene misurato il raggiungimento degli obiettivi)	Esito (indicare gli obiettivi minimi da raggiungere per considerare realizzata l'azione)
A 3.1	-data realizzazione indagine -percentuale donne lavoratrici coinvolte in indagine	-indagine realizzata entro 31 dicembre 2014 -percentuale donne lavoratrici > 60% del totale
A 3.2	-n. aziende coinvolte -n. utenti singoli coinvolti -gradimento aziende e utenti singoli coinvolti	-n. aziende > 2 -n. utenti > 10 -percentuale gradimento aziende e utenti singoli > 70%

C3 - Partenariato coinvolto nelle azioni progettuali e risorse aggiuntive. Compilare solo se i partner partecipano con risorse economiche proprie.

(Per ogni singola azione indicare con quali partner esterni sono stati sottoscritti accordi. Gli accordi di collaborazione devono riferirsi in maniera specifica alle azioni progettuali.)

Numero azione	Partner sottoscrittori	Data	Descrizione e contenuto dell'accordo	Risorse economiche dei partner
A 1.1				€ 0,00
A 1.2				€ 0,00
A 2.1				€ 0,00
A 2.2				€ 0,00
A 3.1				€ 0,00
A 3.2				€ 0,00
Totale				€ 0,00

C4 - Tabella di sintesi delle voci di spesa

Relativamente a ciascuna voce di spesa inserire il dettaglio dei costi delle singole azioni.

Il contributo regionale per i progetti ammessi non potrà superare l' 80% della somma dei costi previsti. Tale quota è calcolata sul totale delle spese ammesse al contributo regionale a seguito dell'attività di valutazione. Il contributo regionale non potrà superare in ogni caso € 50.000,00

VOCI DI SPESA	AZIONE	COSTO PREVISTO	CONTRIBUTO REGIONALE RICHiesto
1. indagine e ricerca	A1.1	€ 1.000,00	€ 1.000,00
	A1.2	€ 1.000,00	€ 1.000,00
	A 2.1	€ 0,00	€ 0,00
	A 2.2	€ 0,00	€ 0,00
	A 3.1	€ 2.500,00	€ 2.000,00
	A 3.2	€ 1.000,00	€ 1.000,00
2. formazione del personale comunale	A1.1	€ 0,00	€ 0,00
	A1.2	€ 0,00	€ 0,00
	A 2.1	€ 500,00	€ 0,00

VOCI DI SPESA	AZIONE	COSTO PREVISTO	CONTRIBUTO REGIONALE RICHIESTO
	A 2.2	€ 1.000,00	€ 0,00
	A 3.1	€ 0,00	€ 0,00
	A 3.2	€ 500,00	€ 0,00
3. prestazioni consulenziali e professionali	A1.1	€ 5.500,00	€ 5.500,00
	A1.2	€ 5.500,00	€ 5.500,00
	A 2.1	€ 10.500,00	€ 8.000,00
	A 2.2	€ 4.000,00	€ 1.000,00
	A 3.1	€ 0,00	€ 0,00
	A 3.2	€ 5.000,00	€ 0,00
4. noleggio di strumenti e attrezzature	A1.1	€ 0,00	€ 0,00
	A1.2	€ 0,00	€ 0,00
	A 2.1	€ 0,00	€ 0,00
	A 2.2	€ 0,00	€ 0,00
	A 3.1	€ 0,00	€ 0,00
	A 3.2	€ 0,00	€ 0,00
5. progettazione e gestione di servizi informatici e acquisizione di software specifici	A1.1	€ 10.000,00	€ 9.000,00
	A1.2	€ 0,00	€ 0,00
	A 2.1	€ 0,00	€ 0,00
	A 2.2	€ 0,00	€ 0,00
	A 3.1	€ 0,00	€ 0,00
	A 3.2	€ 0,00	€ 0,00
6. progettazione e realizzazione di azioni di informazione e comunicazione	A1.1	€ 3.000,00	€ 2.000,00
	A1.2	€ 3.000,00	€ 2.000,00
	A 2.1	€ 5.500,00	€ 3.000,00
	A 2.2	€ 6.500,00	€ 3.000,00
	A 3.1	€ 2.000,00	€ 2.000,00
	A 3.2	€ 4.000,00	€ 4.000,00
Totale		€ 72.000,00	€ 50.000,00

Crema, 05 ottobre 2013

dr. Angelo Stanghellini
(Direttore Area Cittadino)

