



.....
Pari opportunità
donna uomo
commissione regionale

CITTA' INTELLIGENTI IN OTTICA DI GENERE



Anno 2016

CITTA' INTELLIGENTI IN OTTICA DI GENERE

INDICE

INTRODUZIONE	p. 2
IL QUADRO CONOSCITIVO	
<i>I flussi di pendolarismo</i>	p. 6
<i>Gli incidenti stradali in Veneto</i>	p. 15
<i>La sicurezza del territorio</i>	p. 19
<i>Gli infortuni sul lavoro</i>	p. 22
<i>Le dinamiche occupazionali</i>	p. 24
<i>I servizi per la conciliazione</i>	p. 30
LE BUONE PRATICHE	
<i>Il contesto attuale</i>	p. 35
<i>Best Practice: mobilità</i>	p. 38
<i>Best Practice: sicurezza</i>	p. 41
<i>Best Practice: servizi per la conciliazione</i>	p. 42
LE LINEE GUIDA	p. 54
BIBLIOGRAFIA	p. 57

INTRODUZIONE

Il tema posto alla base di questa ricerca è davvero insolito e stimolante: può la *smart city* che si sta costruendo come struttura sociale innovativa e appunto "intelligente" servire meglio i bisogni di genere, quindi delle donne? Istantaneamente si potrebbe rispondere, quasi a mò di premessa, che l'intelligenza della smart city consiste anche nell'auto – organizzarsi con caratteristiche qualitative e relazionali molto più efficaci rispetto ai bisogni e alle forme di vita che hanno una pronunciata preminenza femminile. I temi che ci sono apparsi più rilevanti per declinarli in questo binomio affatto scontato sono: la mobilità, la sicurezza e la conciliazione. Tutti e tre questi assi hanno a che fare con il lavoro e lo studio come elementi correlati e fondanti.

Con l'espressione "smart city" si fa riferimento a "quel luogo o contesto territoriale in cui l'utilizzo pianificato e sapiente delle risorse umane e naturali, opportunamente gestite e integrate mediante le numerose tecnologie ICT disponibili, consente la creazione di un ecosistema capace di utilizzare al meglio le risorse e di fornire servizi integrati e sempre più intelligenti. Il cambiamento non riguarda primariamente le tecnologie, ma le persone. Preminenza degli *smart citizens* sulle *smart cities*. In questo senso non ci siamo appassionati delle numerose classificazioni basate sulle quantità tecnologiche e ai relativi misuratori, ma abbiamo privilegiato le pratiche sociali che hanno maggiormente investito e beneficiato dalle tecnologie trasformate da strumenti personali in ambienti accessibili tramite piattaforme condivise. E ancor più il termine "cittadinanza", in queste pratiche, è risultato arricchito sia dalle esperienze di comunità che attraverso l'interazione interpersonale hanno governato il meccanismo domanda e offerta in merito a bisogni e servizi.

I social network, contrariamente alla vulgata alla moda, non aiutano molto in questo senso perché sono attraversati dalla fase dell'espressione senza presa in carico, della deresponsabilizzazione. Invece, preziosi risultano i data – base che raccolgono e ordinano azioni, bisogni e informazioni delle e per le persone. Nell'ambiente urbano coesistono tre grandi famiglie di dati: a) Pubblica Amministrazione; b) le *smart grid* delle *multiutilities*; c) i dati impliciti della tracciabilità dei cittadini inconsapevoli. Gli specialisti in smart city insistono tutti su un concetto fondamentale: questi dati devono essere raccolti e organizzati da *hackers civici* al fine di predisporre o l'uso diretto da parte dei cittadini stessi (la società circolare) oppure l'adozione da parte della *governance* pubblica in rapporto alle domande dei cittadini.

Ci sono due modalità ben diverse di utilizzazione dei dati di fonte pubblica: una è la mera informazione, l'altra è l'informazione predisposta per orientare l'azione. E' la stessa differenza tra l'attivazione di display che dicono in ogni dove il livello di inquinamento dell'aria e, per contro, la generazione di questi dati per dare un indirizzo ai comportamenti in modo da ridurre l'inquinamento. La canalizzazione tecnologica delle domande di certi servizi consente la loro concreta trasformazione da servizi a domanda individuale a servizi individuali a gestione collettiva. E' il caso delle esperienze nel campo della mobilità e del *car sharing* (UBER), dell'accoglienza (AirB&B), delle compagnie di trasporto aereo (Ryan Air, Easy Jet) o terrestre *low cost* ecc...

Una declinazione di genere delle pratiche che connotano la smart city è molto preziosa perché permette di articolare e differenziare l'offerta di servizi qualunque sia il profilo giuridico che i fornitori di questi assumono: pubblico, privato, no profit, economia circolare. In Veneto una particolarità che va forse tenuta presente è la

manca di una vera e propria struttura metropolitana densa, che di per sé favorisce la generazione di queste pratiche, e la necessità di coniugarle al concetto di *smart land*, più flessibile e comunitario delle smart city.

Se ci riferiamo in primo luogo al tema della mobilità, la direzione assunta dalle città intelligenti è quella di un aumento strategico dell'offerta di trasporto pubblico sostenibile e, parallelamente, ma non pianificatamente, è quella di uno sviluppo delle forme di mobilità *sharing*. Il Veneto ha molto bisogno di questa opzione: si pensi, da un lato, che le sue dimensioni più metropolitane, cioè Padova e Verona, a causa del modello insediativo diffuso, sono attrattori soprattutto di traffico auto privato, conseguentemente sono i teatri di un maggior numero di incidenti; nella fascia oraria di metà giornata gli incidenti vedono più spesso protagoniste le donne, guarda caso in una fascia oraria di particolare criticità per la conciliazione, dal lavoro all'accompagnamento dei figli da scuola a casa. Qui c'è un ambito di potenziale sviluppo dei servizi di condivisione o *low cost* ma personalizzati. Alla mobilità declinata al genere giova anche un'accurata customizzazione delle esigenze e la cura dello stato di fragilità temporaneo (per esempio piazzole di sosta gratuite e dedicate alle donne in gravidanza). La customizzazione nell'orizzonte dello *smart land*, per esempio, presuppone la sostituzione di alcune economie di scala rese possibili dalla dimensione metropolitana con "economie comunitarie" basate sulle relazioni di prossimità. Ci sono già alcune esperienze di "mamme che aiutano mamme" per portare e andare a prendere i figli a scuola.

Il problema della sicurezza si pone in significati distinti se lo rapportiamo agli incidenti e alla sicurezza sul lavoro oppure all'incolumità fisica in relazione alle violenze che hanno per oggetto le donne. Per il primo versante una pratica importante che concilia con la mobilità sono i sistemi di TPL *on demand* (a chiamata) nelle ore notturne e per particolari itinerari. Ma senza scomodare le ICT, anche la costruzione di piste ciclabili ben protette dal traffico veicolare e connesse con spazi pedonalizzati davanti alle scuole offre una non secondaria fonte di sicurezza per mamme (genitori) e...bambini. Per il secondo versante, invece, vi è un versatile catalogo di sensori/video illuminatori di sorveglianza collegati a dissuasori e a centrali di controllo che, pur limitando la privacy, svolgono comunque un ruolo importante di messa in sicurezza delle donne. Una delle zone maggiormente critiche per questo problema sono le casse automatiche dei parcheggi, un problema di natura logistico – architettonica, che laddove affrontato con un'attenzione alla sicurezza, le pone in punti aperti, esterni, visibili, di grande passaggio.

Il tema maggiormente sfidante per città intelligenti in ottica di genere è senz'altro quello della conciliazione. Esso, infatti, non solo pone la questione di come l'organizzazione sociale può attrezzare servizi in sostegno alle donne che lavorano, ma ha cominciato a compenetrare anche il "polo rigido" e presupposto del lavoro, rendendolo più flessibile e permeabile a nuove logiche di condivisione. L'innovazione sociale dello smart working in tutte le sue forme (telelavoro, coworking, cobaby ecc..) sta colonizzando alcuni spazi urbani, soprattutto dismessi, qualificandosi come un vero e proprio volano per la rigenerazione delle città. Anche in questo caso esso abita con maggiore facilità gli ambienti metropolitani che hanno economie di flusso adeguate per organizzare la domanda in forma collettiva rendendo convenienti i servizi. La città intelligente non rappresenta solo uno spazio facilitatore di nuovi modi di lavorare, ma anche di nuovi lavori, che svolgono appunto i servizi classici di una società circolare. La dimensione metropolitana si presta bene anche alle sperimentazioni tipo piani degli orari per agevolare una convergenza tra le esigenze del lavoro e quelle della vita familiare o dell'assistenza agli anziani. Più ancora della dimensione pubblica, la conciliazione è oggetto ormai di innumerevoli accordi di welfare aziendale, anche in

questo caso più praticabili nella grande dimensione. L'obiettivo della conciliazione sta caratterizzando cataloghi molto diversificati di proposte che per le lavoratrici e i lavoratori sono accolte su una scala di preferenze condivisa. Il tema del welfare aziendale diviene più problematico quando si applica alle PMI, alla dimensione territoriale e al rapporto tra Pubblica Amministrazione, strategie delle imprese, offerta dei servizi e domande dei lavoratori. Il Veneto presenta uno scenario che comincia a farsi variegato nel solco della sussidiarietà circolare. Essa consiste nella capacità di auto – organizzazione della domanda associata di servizi da parte delle imprese, anche piccole, e di stimolazione dell'offerta, anch'essa di profilo privato o non profit senza un intervento significativo della Pubblica Amministrazione. Consorzi di imprese che si organizzano per perseguire coerentemente una responsabilità sociale nei confronti dei lavoratori, enti bilaterali presenti soprattutto nell'artigianato e nel terziario e commercio e, infine, formule molto innovative generate da tali enti come ad esempio, Welfare.Net e Reti in Rete, infine reti di cooperative di servizi alle persone stanno moltiplicando le esperienze in cui l'obiettivo è quello della conciliazione. Alla base di questo percorso, come abbiamo già rimarcato, c'è una logica di tipo comunitario che sostituisce le economie di scala e di flusso presenti nelle grandi aree metropolitane. Anche la tecnologia dell'informazione è condizionata da questo parametro della focalizzazione di comunità, più dei big data metropolitani, dev'essere più flessibile e meno potente.

La declinazione della città intelligente per i servizi per la conciliazione fa imbattere inevitabilmente nell'esperienza della Lombardia. Essi, infatti, lì hanno un punto di imputazione istituzionale – le Reti Territoriali per la Conciliazione che fanno riferimento ai Piani di Zona delle ASL – che nell'area milanese assume la valenza manageriale dell'Agenzia. Non si tratta di un modello superiore a quello della sussidiarietà circolare veneta; ma è molto interessante perché a) agisce sul lato della domanda, sia facilitando processi di associazione dal basso delle esigenze sia distribuendo voucher finalizzati all'acquisto di servizi per la conciliazione; b) sul lato dell'offerta incentiva la costituzione di un mercato plurale, diversificato, aperto; c) adotta una regolazione leggera, attraverso il coordinamento, la raccolta e la validazione dei programmi provenienti dal basso, il monitoraggio e la valutazione. In buona sostanza potenzia sia l'emersione dei fabbisogni che l'organizzazione dei servizi. La presenza fattiva delle istituzioni locali costituisce un fattore di incentivazione e non di burocratizzazione. Pertanto si può considerare che il modello lombardo sia il più indicato per un'espansione del contributo smart delle città e dei territori ai bisogni collegati alla conciliazione.

L'ultimo tema che abbiamo approfondito, nel capitolo relativo alle "buone pratiche" è quello dello smart living. Esso è importante per tutti, senza distinzione di genere; ma va rilevato, soprattutto per le nostre città maggiori, un dato statistico non secondario: l'aumento esponenziale di anziani che vivono soli, in netta maggioranza donne, nelle case di origine: ne derivano problematiche di scomodità, solitudine, inaccessibilità, costi, difficoltà di mobilità ecc...Anche in questo caso a esigenze inedite si cominciano a prospettare risposte innovative. E' molto interessante il caso di Borgo Mazzini a Treviso dove è l'IPAB pubblica che ha raccolto l'esigenza di socializzazione e assistenza attrezzando un cohousing con uno scambio patrimoniale equo rispetto agli immobili di provenienza delle anziane. E' nella logica stessa del cambio demografico che sta avvenendo la necessità di rivedere in modo intelligente lo spazio pubblico intramezzo a quello privato dei soggetti caratterizzati da fragilità cronicizzate.

Conclude questa ricerca l'elaborazione di "Linee di indirizzo" alla cui lettura rinviamo perché rappresentano il miglior viatico al passo successivo di questa ricerca, ovvero delle sperimentazioni concrete, localizzate e successivamente divulgate.

Padova 19 Dicembre 2016

1. QUADRO CONOSCITIVO

Per la definizione di linee guida nell'ottica di pianificazione di servizi "innovativi", fruibili in particolare dalle donne, appare opportuno partire da un'analisi del territorio evidenziando alcuni aspetti che lo contraddistinguono. In tal senso, facendo riferimento al contesto regionale, sono stati individuati tre differenti ambiti di studio:

- _ la mobilità;
- _ la sicurezza;
- _ i servizi e le modalità di conciliazione tra attività lavorativa e doveri familiari.

Attraverso tali ambiti si cerca di mettere in luce alcune situazioni che descrivono la realtà quotidiana delle donne tra lavoro e famiglia all'interno del contesto urbano.

I flussi di pendolarismo

La banca dati sul pendolarismo che raccoglie i dati dell'ultimo censimento permette di analizzare gli spostamenti della popolazione sotto vari aspetti¹. Tale analisi si riconduce all'interno dell'ambito di studio sulla mobilità, ma attraverso gli orari di uscita e di durata degli spostamenti si possono analizzare i volumi di traffico e valutare i tempi di conciliazione per le donne.

Per le finalità dello studio l'analisi sui flussi di pendolarismo in Veneto si può suddividere in due sezioni distinte:

- _ il flusso nei capoluoghi, considerando separatamente gli spostamenti dei residenti e delle persone che si muovono verso i principali centri urbani della regione;
- _ gli spostamenti delle donne secondo i motivi del viaggio, le destinazioni, gli orari di uscita, il mezzo utilizzato ed il tempo impiegato.

Da una parte, dunque, si analizzano le peculiarità degli spostamenti delle donne e dall'altra si analizza il fenomeno del pendolarismo nelle principali città del Veneto, rappresentative a livello territoriale sia in base alla collocazione geografica sia alle diverse tipologie di centro urbano (metropolitano, medie e piccole dimensioni).

¹ Lo studio fa riferimento ai movimenti dei residenti in Veneto. Per praticità dell'analisi si escludono quelli che risiedono fuori regione e che si spostano in Veneto per motivi di studio o lavoro. Si tratta in generale di una quota marginale degli spostamenti complessivamente analizzati in questo studio. Censimento della popolazione e delle abitazioni – Istat 2011.

Movimenti dei residenti dei Comuni capoluogo

In questa prima parte dell'analisi si considerano i movimenti dei residenti dei comuni capoluogo. Si tratta di analizzare la natura dei loro spostamenti quotidiani: il motivo, la destinazione, i mezzi utilizzati, l'orario d'uscita e la durata dello spostamento.

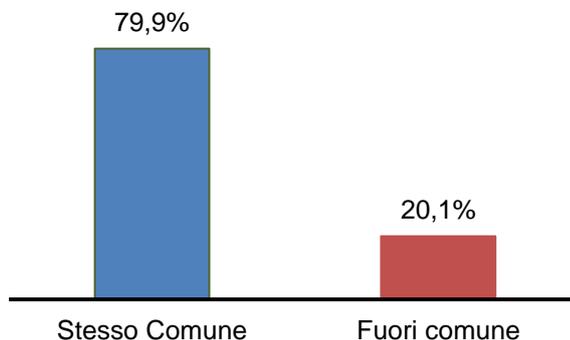
Secondo i dati di censimento circa 8 cittadini su 10 si muovono all'interno del proprio contesto urbano anche se a Verona e Venezia i movimenti interni risultano ancora più accentuati (rispettivamente 84% e 87,5%). Nella maggior parte di casi si tratta di spostamenti per motivi di lavoro (70%) di cui uno su quattro riguarda destinazioni fuori comune. A livello di singolo capoluogo i movimenti di studio sono più rilevanti a Padova e Vicenza con percentuali superiori al 30%, mentre restringendo il campo ai soli viaggi per lavoro a Treviso le destinazioni fuori comune quasi si equivalgono a quelle locali (47%). Al contrario a Verona e soprattutto Venezia i flussi fuori Comune sono molto ridotti.

L'auto risulta il mezzo maggiormente utilizzato per gli spostamenti (53%) con percentuali superiori al 60% nelle città di Belluno (68%), Rovigo (64%), e Verona (62%). Venezia, data la sua particolare conformazione, risulta la città più "smart" con solo il 32% dei movimenti realizzati in auto / moto, mentre una quota analoga si registra negli spostamenti a piedi. Molto utilizzato è l'autobus (22,7%) e hanno un peso significativo anche gli spostamenti via mare che per definizione sono stati inclusi nella voce "altri mezzi" (11%). Oltre che a Venezia si registrano valori significativi per gli spostamenti "ad impatto zero" (bici / piedi) a Padova, Treviso e Vicenza, mentre l'uso dell'autobus contribuisce in maniera significativa nelle città di Belluno e Verona. Il treno o il tram, infine, rappresentano in generale una quota marginale degli spostamenti (il 3% del totale).

Il periodo tra le sette e un quarto e le otto e un quarto del mattino è l'orario da "bollino rosso" in cui si concentrano la maggior parte delle uscite (53,5%), mentre il 23% delle partenze avviene prima. Gli abitanti di Belluno, Venezia, Verona e Vicenza sono i più mattinieri, mentre a Treviso nella fascia mattutina pre-scuola il traffico risulta ancora più congestionato (quasi il 60% delle partenze).

Circa uno spostamento su due dura meno di quindici minuti con punte intorno al 60% per le città di Rovigo e Belluno. E proprio in questi due capoluoghi si stima il tempo medio di spostamento più ridotto (intorno i 16 e 17 minuti). Nell'altro senso a Venezia gli spostamenti risultano più lunghi (quasi 24 minuti di media) dato che in molti casi ci si muove a piedi (30% tra 15 e 30 minuti; oltre il 21% tra i 30 e 60 minuti). Anche a Padova e Verona il viaggio in media dura di più con oltre il 35% dei movimenti che si prolunga almeno per 16-30 minuti.

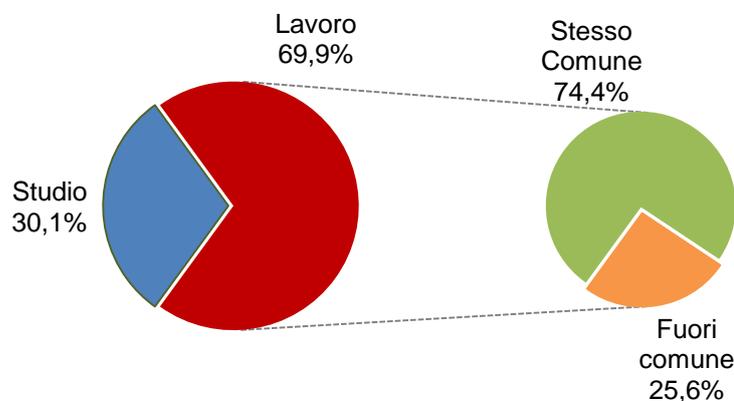
Movimenti dei residenti dei Comuni capoluogo per destinazione. Anno 2011



	Comune residenza						
	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza
Stesso Comune	74,4%	75,8%	77,3%	63,1%	87,5%	84,2%	75,2%
Fuori comune	25,6%	24,2%	22,7%	36,9%	12,5%	15,8%	24,8%
<i>Totale</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>

Elaborazioni LAN su dati Istat

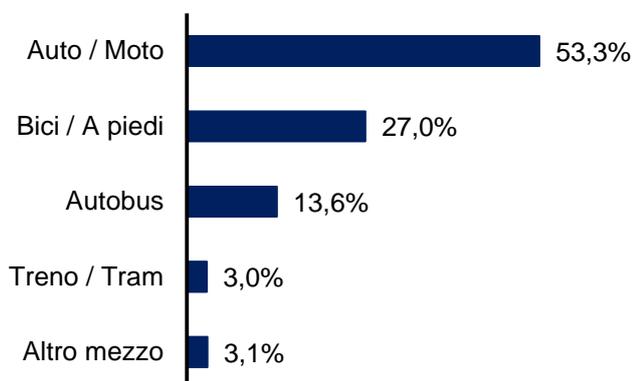
Movimenti dei residenti dei Comuni capoluogo per motivo dello spostamento. Anno 2011



	Comune residenza						
	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza
Studio	26,8%	30,9%	27,6%	31,1%	29,3%	30,0%	31,7%
Lavoro	73,2%	69,1%	72,4%	68,9%	70,7%	70,0%	68,3%
Stesso Comune	67,3%	68,2%	73,6%	53,0%	85,4%	79,0%	68,0%
Fuori comune	32,7%	31,8%	26,4%	47,0%	14,6%	21,0%	32,0%
<i>Totale</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>

Elaborazioni LAN su dati Istat

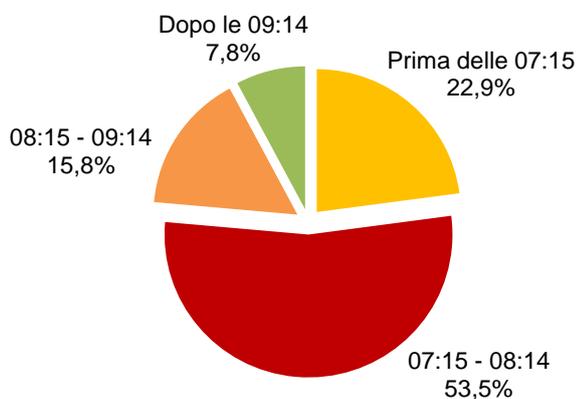
Movimenti dei residenti dei Comuni capoluogo per mezzo utilizzato nello spostamento. Anno 2011



	Comune residenza						
	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza
Treno / Tram	0,7%	4,7%	5,8%	4,4%	2,6%	1,4%	3,4%
Autobus	13,0%	9,4%	5,3%	7,7%	22,7%	13,6%	8,7%
Auto / Moto	68,0%	57,7%	64,0%	59,0%	31,9%	62,2%	59,8%
Bici / A piedi	18,2%	27,9%	24,5%	28,8%	31,6%	22,6%	27,9%
Altro mezzo	0,1%	0,3%	0,4%	0,1%	11,2%	0,2%	0,2%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

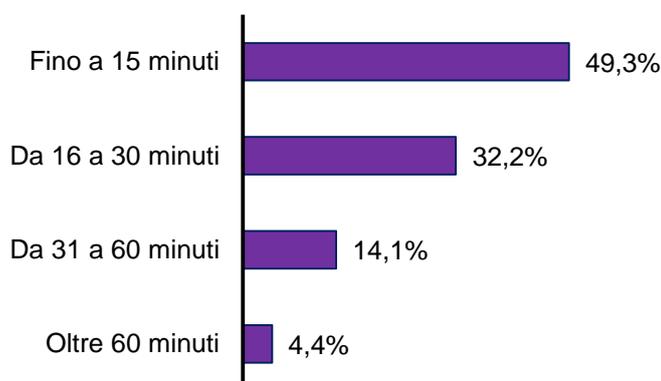
Elaborazioni LAN su dati Istat

Movimenti dei residenti dei Comuni capoluogo per orario d'uscita dello spostamento. Anno 2011



	Comune residenza						
	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza
Prima delle 07:15	26,7%	17,7%	22,9%	17,9%	25,3%	25,0%	24,7%
07:15 - 08:14	57,4%	57,5%	55,4%	59,6%	48,2%	52,8%	53,5%
08:15 - 09:14	9,6%	17,3%	14,5%	16,1%	17,2%	14,5%	15,1%
Dopo le 09:14	6,3%	7,5%	7,2%	6,4%	9,3%	7,7%	6,7%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Elaborazioni LAN su dati Istat

Movimenti dei residenti dei Comuni capoluogo per tempo impiegato dello spostamento. Anno 2011

	Comune residenza						
	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza
Fino a 15 minuti	59,7%	47,4%	62,3%	55,0%	41,2%	49,9%	55,7%
Da 16 a 30 minuti	28,8%	35,5%	21,4%	29,9%	30,5%	35,6%	30,4%
Da 31 a 60 minuti	8,9%	13,2%	10,4%	11,4%	21,7%	11,5%	10,1%
Oltre 60 minuti	2,6%	3,9%	5,9%	3,7%	6,6%	3,0%	3,8%
<i>Totale</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>
<i>DURATA MEDIA (minuti)</i>	<i>16,5</i>	<i>19,8</i>	<i>17,7</i>	<i>18,2</i>	<i>23,7</i>	<i>18,7</i>	<i>17,8</i>

Elaborazioni LAN su dati Istat

Movimenti verso i Comuni capoluogo

Per completare l'analisi sui movimenti nei comuni capoluogo si prendono ora in considerazione gli spostamenti che provengono dal di fuori delle aree urbane. Attraverso tale analisi è possibile misurare in un certo qual modo l'attrattività dei centri urbani.

In prima battuta si distinguono i flussi tra i movimenti interni generati dai residenti ed i movimenti esterni ovvero dai pendolari che per studio e lavoro si recano nel centro urbano. In questi termini si può rilevare come Padova sia la città maggiormente attrattiva con oltre la metà dei movimenti che la coinvolgono generata da persone non residenti. Al contrario, invece, Verona e Venezia sono le città che in percentuale sono interessate maggiormente da movimenti interni (rispettivamente 65% e 62% circa).

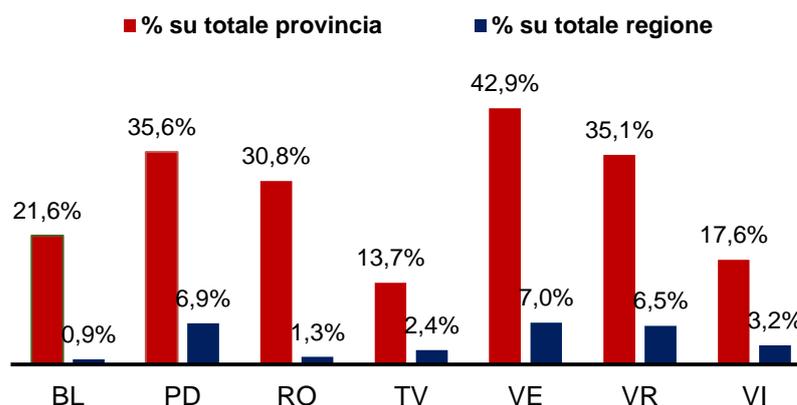
Se si confronta, tuttavia, l'incidenza del totale dei movimenti (interni ed esterni) registrati all'interno del comune capoluogo rispetto al contesto provinciale si scopre che le due città (Verona e Venezia) più Padova catalizzano la maggior quota dei movimenti (rispettivamente il 43% per Venezia, 35% per Padova e Verona), mentre in senso opposto Treviso è la realtà urbana che risente meno del traffico provinciale. Spostando il confronto sul contesto regionale le percentuali per Venezia, Padova e Verona si abbassano intorno al 7%.

Movimenti nei capoluoghi. Anno 2011

	Destinazione capoluogo						
	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza
Movimenti interni	60,8%	44,2%	60,6%	40,0%	61,8%	64,8%	52,2%
Movimenti dall'esterno	39,2%	55,8%	39,4%	60,0%	38,2%	35,2%	47,8%
<i>Totale</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>

Elaborazioni LAN su dati Istat

Movimenti totali nei capoluoghi. Anno 2011



Elaborazioni LAN su dati Istat

Un interessante aspetto da valutare è la modalità di raggiungimento dei comuni capoluogo da parte dei residenti esterni. L'auto rappresenta il mezzo maggiormente utilizzato in tutte le realtà urbane, ed in misura più accentuata a Rovigo, Verona e Vicenza (percentuali superiori al 70%). L'impiego del treno risulta abbastanza diffuso a Padova e soprattutto Venezia (rispettivamente 16% e 26%); Belluno è maggiormente raggiungibile con gli autobus (quasi 29% del traffico esterno), ma anche per Treviso, Verona e Padova tale modalità raggiunge quote significative intercettando oltre un quinto degli arrivi esterni.

Movimenti nei capoluoghi dall'esterno per mezzo utilizzato. Anno 2011

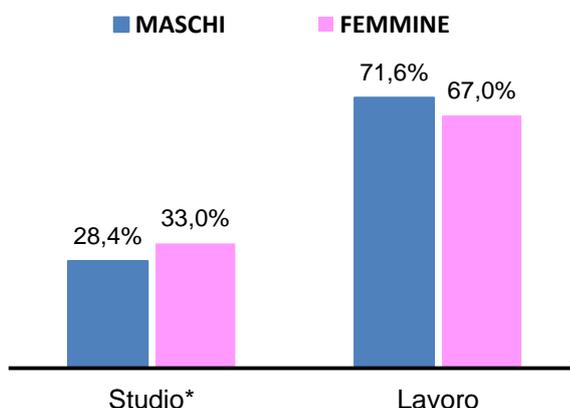
	Destinazione capoluogo						
	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza
Treno / Tram	2,8%	16,3%	6,0%	7,4%	26,0%	5,5%	8,0%
Autobus	28,7%	20,4%	17,9%	23,4%	18,6%	22,4%	19,1%
Auto / Moto	67,6%	60,1%	74,5%	65,9%	50,4%	70,5%	70,4%
Bici / A piedi	0,4%	2,7%	1,2%	3,1%	1,7%	1,3%	2,2%
Altro mezzo	0,5%	0,5%	0,4%	0,2%	3,3%	0,3%	0,3%
<i>Totale</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>

Elaborazioni LAN su dati Istat

Gli spostamenti delle donne

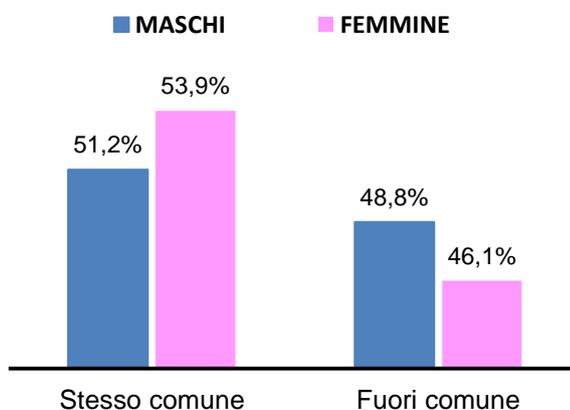
In questa sezione si analizzano gli spostamenti delle donne indipendentemente dal contesto urbano in cui vivono o risiedono.

Innanzitutto si rileva il maggior spostamento delle donne per motivi di studio (33%), comprendendo in questo senso anche i movimenti per accompagnare i figli a scuola. Le donne si muovono maggiormente entro il proprio comune (54%), ma a differenza dei maschi si muovono di più a piedi o in bici (18,6%) o utilizzando l'autobus (13,4%) a scapito dell'impiego della macchina (64,3%). L'orario di punta per l'uscita di casa rimane quello tra le sette e un quarto e le otto e un quarto (54,5%), ma quote significative di spostamenti si rilevano anche nelle fasce orarie successive (16% tra 8:15-9:14 e 8% dopo le 9:14). Per quanto riguarda, infine, la durata degli spostamenti non si rilevano particolari differenziazioni con il trend generale e oltre un viaggio su due dura meno di quindici minuti.

Movimenti per motivo dello spostamento. Anno 2011

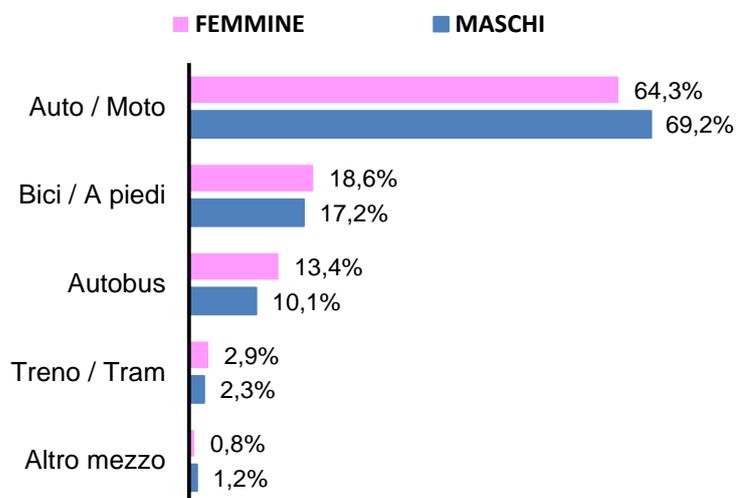
* Comprende asili nido, scuola materna, corsi formazione professionale

Elaborazioni LAN su dati Istat

Movimenti per destinazione. Anno 2011

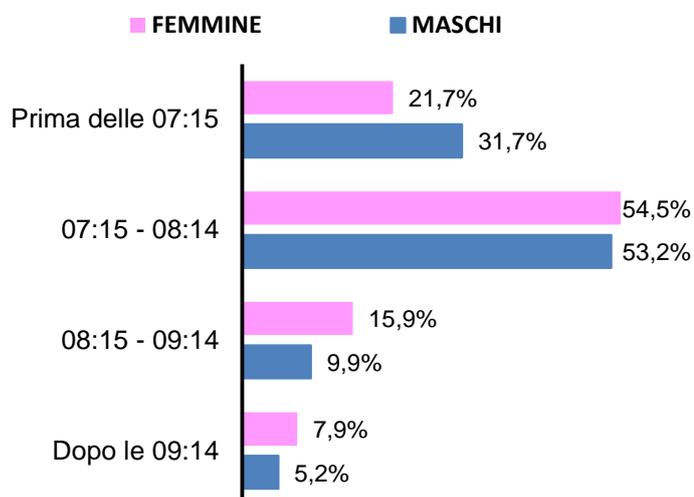
Elaborazioni LAN su dati Istat

Movimenti per mezzo utilizzato nello spostamento. Anno 2011



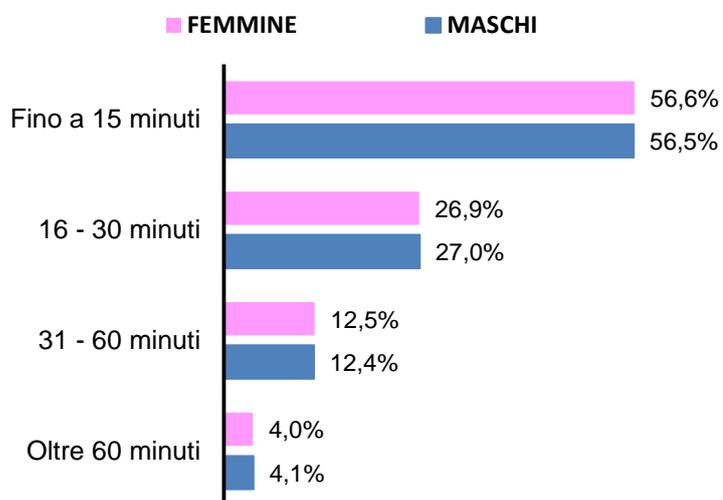
Elaborazioni LAN su dati Istat

Movimenti per orario di uscita. Anno 2011



Elaborazioni LAN su dati Istat

Movimenti per tempo impiegato nello spostamento. Anno 2011



Elaborazioni LAN su dati Istat

Gli incidenti stradali nel Veneto

La banca dati sugli incidenti stradali della Regione Veneto permette di analizzare simultaneamente due differenti aspetti: da una parte l'intensità del traffico ed i problemi di mobilità nelle aree urbane e non, dall'altra, anche se in modo parziale, il problema della sicurezza del territorio con una particolare attenzione sulle donne coinvolte nei sinistri.

Per convenzione si considera come periodo di riferimento gli anni che vanno dal 2008 al 2014 ed in tale intervallo di tempo si sono registrati in Veneto oltre 105 mila incidenti, distribuiti principalmente nelle province di Padova (21,6%) e Verona (20,9%). Si rileva negli ultimi anni una tendenza in ribasso con una flessione di quasi tre punti percentuali a livello regionale, ma con risultati più significativi a Treviso (-3,7%) e a Padova (-3,4%). Il numero di incidenti mortali si attesta, invece, attorno al 2,3% del totale con un'incidenza più accentuata nelle province di Belluno e Rovigo (un punto percentuale sopra la media).

Spostando il quadro di riferimento nelle città capoluogo di provincia si rileva come Padova e soprattutto Verona concentrano il maggior numero di sinistri del territorio provinciale, rispettivamente 42,8% e 49,1% contro una media del 32,5%, ed anche nei contesti urbani si registra nell'ultimo periodo una tendenza in ribasso (-3,4% in media) soprattutto a Rovigo (-5,1%) e Venezia (-4,9%).

Passando ad analizzare la dinamica delle persone coinvolte negli incidenti stradali nel periodo 2008-2014 si contano a livello regionale oltre 146 mila feriti (139 ogni 100 incidenti) e 2.562 morti (2,4 ogni 100 incidenti). Le strade di provincia risultano "più pericolose" di quelle dei capoluoghi in quanto nelle aree urbane il numero di morti e feriti risulta relativamente più basso (rispettivamente 1,1 e 131,3 coinvolti ogni 100 sinistri).

La diminuzione dei sinistri contribuisce a ridurre anche il numero di morti e feriti con una variazione mentre rimane stabile il numero di donne coinvolte (intorno al 39% per quanto riguarda i feriti mentre le donne decedute sono circa 1 su 5 sul totale dei morti).

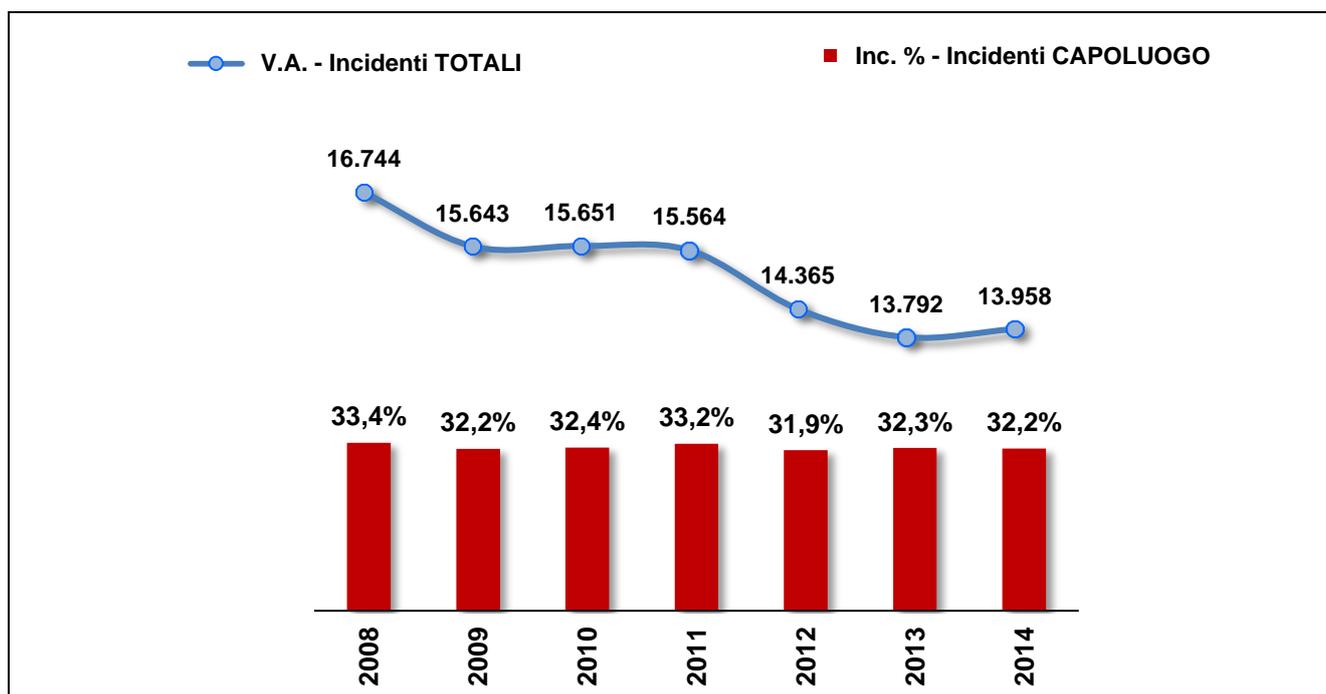
Incidenti stradali in Veneto. Periodo 2008-2014

	PROVINCIA				COMUNI CAPOLUOGO	
	V.a.	Com. %	Di cui mortali %	Var. % media annua	Incidenti totali su tot. prov.	Var. % media annua incidenti tot.
Belluno	3.716	3,5%	3,3%	-2,6%	22,9%	1,3%
Padova	22.811	21,6%	2,0%	-3,4%	42,8%	-2,2%
Rovigo	4.591	4,3%	3,3%	-4,8%	32,9%	-5,1%
Treviso	17.445	16,5%	2,5%	-3,7%	15,7%	-2,6%
Venezia	18.027	17,1%	2,3%	-3,1%	28,7%	-4,9%
Verona	22.059	20,9%	2,0%	-1,3%	49,1%	-3,5%
Vicenza	17.068	16,1%	2,2%	-1,8%	20,6%	-1,3%
VENETO	105.717	100,0%	2,3%	-2,9%	32,5%	-3,4%

Elaborazioni LAN su dati Regione Veneto - Istat

Dinamica degli incidenti stradali in Veneto

Anni dal 2008 al 2014



Elaborazioni LAN su dati Regione Veneto - Istat

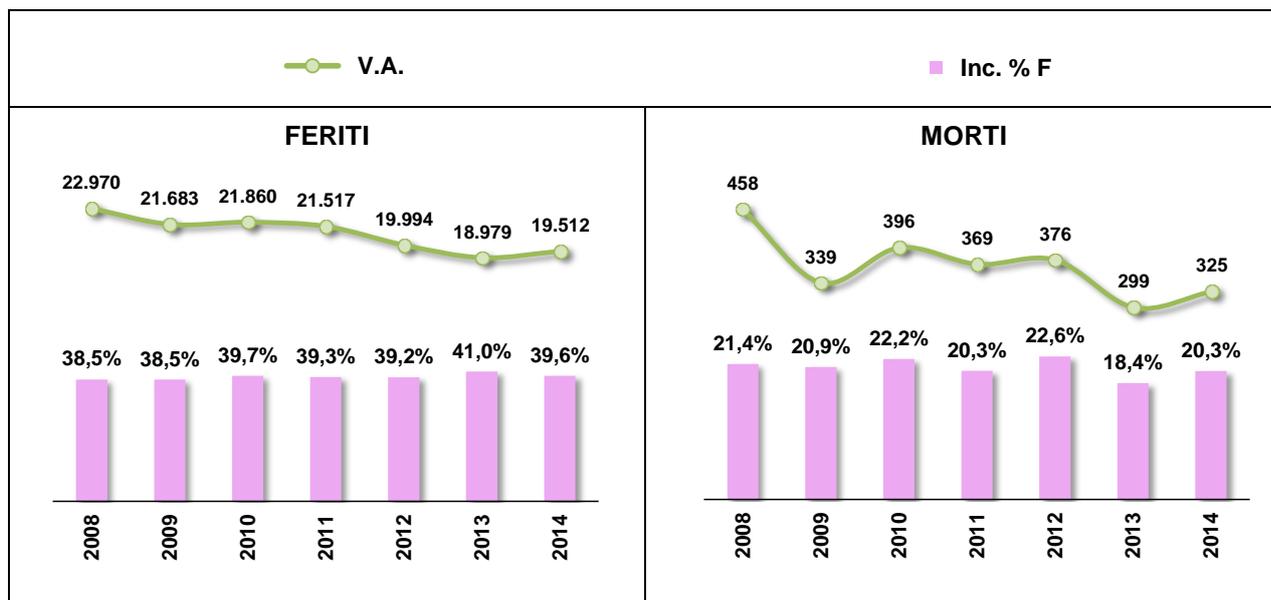
Numero di feriti e morti in incidenti stradali in Veneto. Periodo 2008-2014

	PROVINCIA		COMUNI CAPOLUOGO	
	N° feriti X 100 incid.	N° morti X 100 incid.	N° feriti X 100 incid.	N° morti X 100 incid.
Belluno	143,5	3,6	136,0	0,8
Padova	134,8	2,1	129,6	0,9
Rovigo	140,7	3,5	130,1	1,9
Treviso	143,2	2,7	127,7	0,8
Venezia	142,7	2,4	139,3	1,4
Verona	135,8	2,2	129,0	1,1
Vicenza	136,6	2,4	133,9	1,5
VENETO	138,6	2,4	131,3	1,1

Elaborazioni LAN su dati Regione Veneto - Istat

Dinamica dei feriti dei e morti negli incidenti stradali in Veneto

Anni dal 2008 al 2014



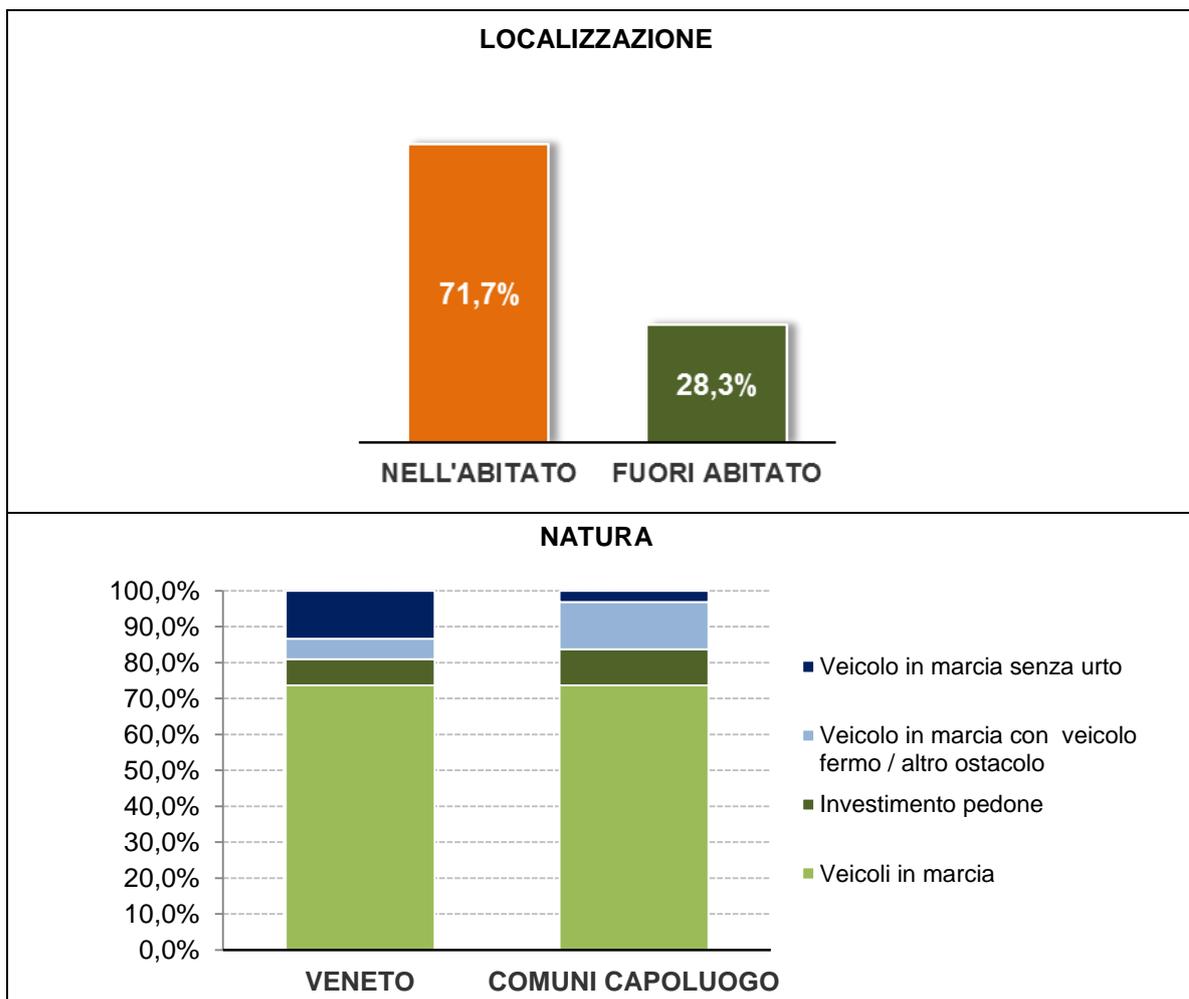
Elaborazioni LAN su dati Regione Veneto - Istat

Ulteriori informazioni utili per l'analisi si possono trarre dalla localizzazione e dalla natura degli incidenti: nel periodo 2008-2014 oltre il 70% degli incidenti, infatti, è avvenuto all'interno dei centri abitati: si tratta per lo più di scontri tra veicoli (oltre il 70% dei casi), mentre l'urto contro ostacoli e l'investimento di pedoni coinvolgono rispettivamente il 5,7% ed il 7,3% degli incidenti registrati a livello regionale. Queste ultime due percentuali risultano più accentuate nei comuni capoluogo con valori che raggiungono rispettivamente il 13,2% ed il 10% del totale.

Un ulteriore aspetto da tenere in considerazione è la fascia oraria in cui si registrano gli incidenti. In questi termini l'orario di punta tra le 17:30 e le 19:30 è la fascia da bollino rosso: a livello regionale, infatti, oltre il 15% degli incidenti avviene in concomitanza con la fine della giornata lavorativa ed è il momento in cui si registra il maggior numero di feriti sia in termini complessivi che specificatamente per le donne. Per queste ultime, tuttavia, si rileva rispetto alla distribuzione media regionale una maggiore concentrazione degli incidenti alla mattina (07:30 – 09:30) quando si va a lavorare e nelle fasce centrali della giornata quando, per esempio, si effettuano gli spostamenti per portare / recuperare i figli a scuola. In questo senso, dunque, la dinamica degli incidenti si può ricondurre anche ai problemi di conciliazione e alle difficoltà delle donne di gestire i tempi tra attività lavorativa e gestione familiare. Restrungendo, infine, il campo ai soli comuni capoluogo gli orari di inizio e fine attività lavorativa risultano essere quelli a maggior rischio per le donne con percentuali di coinvolgimento superiori alla media regionale.

Localizzazione e natura degli incidenti stradali in Veneto

Periodo 2008 - 2014



Elaborazioni LAN su dati Regione Veneto - Istat

Distribuzione % degli incidenti stradali e dei feriti in Veneto per fascia oraria

Periodo 2008-2014

	INCIDENTI		FERITI		FERITI DONNE	
	Veneto	Comuni capoluogo	Veneto	Comuni capoluogo	Veneto	Comuni capoluogo
00.00 - 07.29	10,8%	9,6%	12,1%	10,1%	9,4%	8,4%
07.30 - 09.29	11,6%	12,9%	11,1%	12,4%	12,6%	14,0%
09.30 - 11.29	12,1%	12,2%	12,1%	11,6%	13,4%	12,5%
11.30 - 13.29	13,3%	13,4%	12,9%	12,9%	13,8%	13,3%
13.30 - 15.29	10,9%	10,9%	11,5%	11,0%	12,1%	11,6%
15.30 - 17.29	13,8%	13,2%	14,8%	13,2%	15,0%	13,5%
17.30 - 19.29	15,3%	15,2%	14,8%	15,3%	14,2%	14,6%
19.30 - 23.59	12,2%	12,6%	10,7%	13,5%	9,5%	12,1%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Elaborazioni LAN su dati Regione Veneto - Istat

La sicurezza del territorio

Il problema della sicurezza del territorio riguarda molto da vicino l'universo femminile in quanto molto spesso le vittime coinvolte in fatti delittuosi sono proprio le donne. In Veneto nel 2014 si sono registrati oltre 201 mila fatti delittuosi, il 7,2% del totale nazionale. Tali eventi si sono concentrati principalmente nelle aree di Venezia, Padova e Verona con percentuali superiori al 20%. In generale, tuttavia, i dati del Ministero dell'Interno fotografano una situazione in Veneto leggermente migliore rispetto al contesto nazionale con poco più di quattro mila delitti per centomila persone denunciati dalle forze di polizia all'autorità giudiziaria contro una media superiore a 4.600 casi. A livello provinciale si rileva un tasso di delittuosità particolarmente elevato attorno l'area metropolitana di Venezia (oltre 5.400 per 100.000 abitanti), mentre il dato di Padova si allinea a quello medio nazionale. Treviso e Belluno, nell'altro estremo, sono le realtà territoriali meno soggette a fatti delittuosi. Analizzando nello specifico alcune tipologia di essi si osserva che i furti sono gli eventi più frequenti e con tassi superiori alla media a Padova, Verona e soprattutto a Venezia (quasi 3.500). Nel complesso si rileva come Padova e Venezia presentino tassi di delittuosità al di sopra delle medie di riferimento (regionale e nazionale) e molto spesso anche Verona si colloca su valori superiori alle medie. Ricollegandosi, invece, ai dati sugli incidenti stradali a Treviso si registra il valore più elevato (3,5), mentre per quanto riguarda le violenze sessuali è Belluno che presenta il valore più alto rispetto al numero di abitanti (9,6).

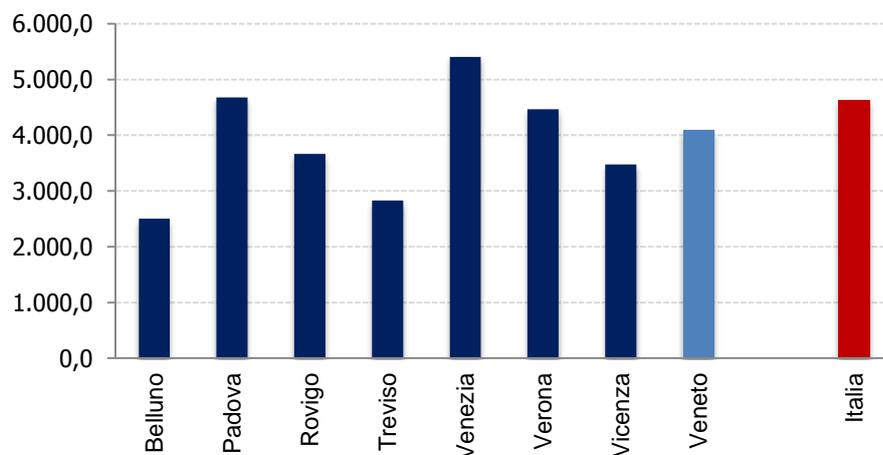
Spostando l'orizzonte di riferimento alle grandi città è possibile confrontare, in base ai dati disponibili, la situazione di Verona e Venezia rispetto alle altre grandi realtà urbane d'Italia ed in questo senso si scopre che le due città venete si comportano abbastanza bene sotto il profilo della sicurezza con valori ben lontani dalle grandi metropoli di Milano e Torino.

In ultima battuta osservando il numero di donne vittime di eventi delittuosi si rileva che sono le violenze sessuali ed i reati di *stalking* quelli maggiormente a sfondo femminile, mentre in tutte le altre tipologie di delitti la percentuale di donne coinvolte si mantiene al di sotto del 50% delle vittime interessate. Nel confronto con i dati nazionali si rileva, infine, che in Veneto le donne sono maggiormente vittima di rapine rispetto alle altre zone d'Italia (36,4% contro il 33% del dato nazionale), mentre per quanto riguarda gli altri reati il coinvolgimento di donne risulta inferiore.

Delitti complessivi denunciati in Veneto per provincia. Anno 2014

	V.a.	Com. %
Belluno	5.226	2,6%
Padova	43.849	21,8%
Rovigo	8.921	4,4%
Treviso	25.103	12,5%
Venezia	46.399	23,1%
Verona	41.198	20,5%
Vicenza	30.245	15,1%
VENETO	201.245	100,0%
ITALIA	2.812.936	7,2%

Elaborazioni LAN su dati Istat – Ministero Interno

Tasso di delittuosità* complessivo e per alcune tipologie di delitto in Veneto. Anno 2014

	Omicidi colposi da incidente stradale	Percosse	Lesioni dolose	Minacce	Violenze sessuali	Furti	Rapine	Danneggiamenti
Belluno	2,9	32,6	93,0	130,8	9,6	850,7	1,9	248,2
Padova	1,9	32,2	100,2	129,0	7,3	2.660,1	39,4	519,4
Rovigo	0,8	26,7	82,6	132,3	6,6	2.053,5	16,4	309,1
Treviso	3,5	15,7	56,5	67,7	6,9	1.741,8	16,3	215,9
Venezia	1,7	32,3	111,8	137,9	5,5	3.458,7	41,5	393,0
Verona	2,0	20,6	101,6	106,6	5,6	2.630,5	32,0	404,9
Vicenza	2,1	17,7	83,4	89,6	4,8	2.107,3	25,3	319,5
VENETO	2,2	24,3	90,5	108,7	6,2	2.425,7	29,0	364,6
ITALIA	1,8	25,1	108,9	140,2	7,0	2.588,0	64,5	459,4

* Delitti per 100.000 abitanti

Elaborazioni LAN su dati Istat – Ministero Interno

Tasso di delittuosità* in alcune grandi città. Anno 2014

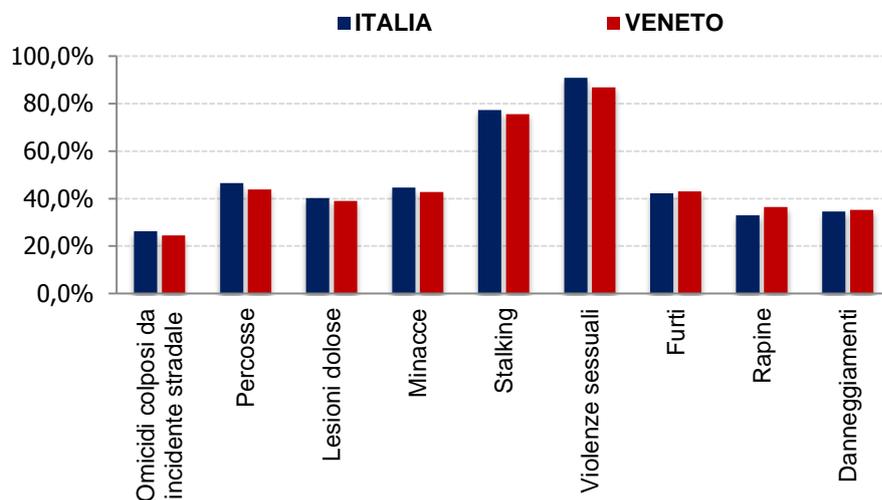
	Torino	Milano	Verona	Venezia	Roma	Napoli	Bari	Palermo
Omicidi colposi da incidente stradale	0,0	2,5	1,9	1,1	1,8	0,4	0,6	0,1
Percosse	30,2	45,1	18,8	29,1	12,6	21,0	28,0	12,5
Lesioni dolose	181,9	169,8	146,5	140,6	97,5	124,7	173,5	94,9
Minacce	169,5	170,7	108,8	138,7	86,8	124,9	196,9	106,1
Violenze sessuali	12,6	18,3	6,2	7,9	10,1	5,6	7,1	6,3
Furti	5.860,3	7.837,2	3.846,6	5.090,4	5.192,7	3.288,8	4.555,2	3.567,6
Rapine	231,3	251,0	63,5	73,7	124,5	291,4	210,1	182,3
Danneggiamenti	1.869,4	1.353,0	634,1	487,6	572,5	207,0	560,8	329,4
TOTALE	10.316,4	12.187,7	6.421,6	7.748,4	7.558,4	6.057,8	7.623,0	5.677,9

* Delitti per 100.000 abitanti

Elaborazioni LAN su dati Istat – Ministero Interno

Vittime di delitto per genere. Anno 2014

Incidenza % donne su totale vittime



Elaborazioni LAN su dati Istat – Ministero Interno

Gli infortuni sul lavoro

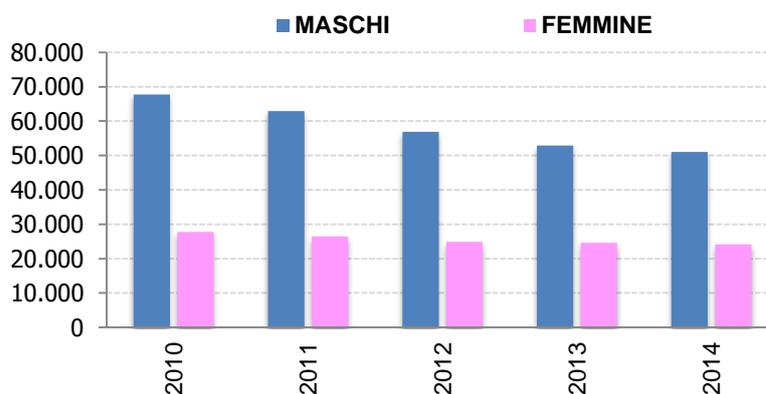
Analizzando gli infortuni sul lavoro² si apre un nuovo capitolo di analisi che si inserisce all'interno del tema sulla sicurezza delle donne. Negli ultimi anni si assiste ad una progressiva diminuzione degli infortuni sul lavoro soprattutto tra gli uomini (-25% circa). Poco meno di un terzo degli infortuni coinvolgono le donne, ma a Belluno si registra una punta vicina al 38%. In generale si rileva tra il 2010 ed il 2014 un andamento decrescente in tutte le province, ma restringendo il campo alla sola componente femminile nell'ultimo anno di osservazione si registra un significativo decremento a Belluno e Padova, mentre si mantengono stazionari i livelli di Rovigo e Venezia. Ragionando nel medio periodo il numero di infortuni di donne è calato di oltre tredici punti percentuali con ridimensionamenti più consistenti a Belluno, Vicenza e Rovigo; meno a Padova e Venezia.

Infotuni sul lavoro per genere. Anno 2014

	MASCHI			FEMMINE				TOTALE		
	V.a.	Var. % '13 / '14	Var. % '10 / '14	V.a.	Inc. % su totale	Var. % '13 / '14	Var. % '10 / '14	V.a.	Var. % '13 / '14	Var. % '10 / '14
Belluno	1.767	-7,6%	-28,3%	1.077	37,9%	-7,2%	-22,6%	2.844	-7,5%	-26,3%
Padova	9.094	-4,5%	-21,9%	4.609	33,6%	-3,4%	-8,0%	13.703	-4,1%	-17,7%
Rovigo	1.933	-5,1%	-27,4%	1.011	34,3%	-0,2%	-17,3%	2.944	-3,5%	-24,2%
Treviso	9.284	-0,4%	-27,6%	4.017	30,2%	-2,5%	-16,5%	13.301	-1,1%	-24,6%
Venezia	8.251	-1,6%	-20,3%	4.281	34,2%	0,1%	-9,6%	12.532	-1,0%	-17,0%
Verona	10.799	-5,9%	-23,0%	5.031	31,8%	-1,3%	-11,6%	15.830	-4,5%	-19,7%
Vicenza	9.955	-2,4%	-27,6%	4.067	29,0%	-2,7%	-17,5%	14.022	-2,5%	-24,9%
VENETO	51.083	-3,3%	-24,6%	24.093	32,0%	-2,1%	-13,3%	75.176	-3,0%	-21,3%

Elaborazioni LAN su dati Inail

Dinamica degli infortuni sul lavoro in Veneto per genere Anni dal 2010 al 2014



Elaborazioni LAN su dati Inail

² Banca dati Inail

Un dato significativo che emerge dalla banca dati dell'Inail è che circa il 22% degli infortuni sul lavoro che coinvolgono donne avvengono in itinere³ ovvero nel tragitto da casa al lavoro con punte più sensibili a Padova e Verona, le due realtà territoriali in cui, come visto in precedenza, si registra il maggior flusso di traffico. Anche questa tipologia di infortuni si è ridimensionata nell'ultimo periodo, ma con un ribasso più contenuto rispetto agli infortuni sul posto di lavoro (rispettivamente -10,4% e -14,1%). La maggior parte degli infortuni in itinere ha coinvolto un mezzo di trasporto (quasi l'80% degli infortuni in itinere) con Padova e Treviso a segnare le incidenze più elevate. In ultima battuta, infine, si può notare come l'incidenza degli infortuni in itinere sul totale per le donne è rimasta più o meno invariata nel corso degli anni (percentuali che oscillano tra 20-23%), mentre si evidenzia una leggera tendenza in ribasso nel coinvolgimento di mezzi di trasporto (da 84% del 2010 al 79,2% del 2014).

Infortuni sul lavoro di donne per modalità di accadimento. Anno 2014

	IN OCCASIONE DI LAVORO			IN ITINERE			
	V.a.	Var. % '13 / '14	Var. % '10 / '14	V.a.	Inc. % su totale infortuni	Var. % '13 / '14	Var. % '10 / '14
Belluno	925	-4,7%	-22,4%	152	14,1%	-19,6%	-24,0%
Padova	3.445	-2,5%	-6,8%	1.164	25,3%	-6,0%	-11,4%
Rovigo	867	3,8%	-15,7%	144	14,2%	-19,1%	-25,4%
Treviso	3.190	-0,5%	-16,1%	827	20,6%	-9,4%	-18,0%
Venezia	3.315	3,1%	-10,2%	966	22,6%	-9,0%	-7,6%
Verona	3.853	-1,9%	-14,9%	1.178	23,4%	0,7%	1,2%
Vicenza	3.239	-1,3%	-18,6%	828	20,4%	-7,9%	-12,6%
VENETO	18.834	-0,7%	-14,1%	5.259	21,8%	-6,9%	-10,4%

Elaborazioni LAN su dati Inail

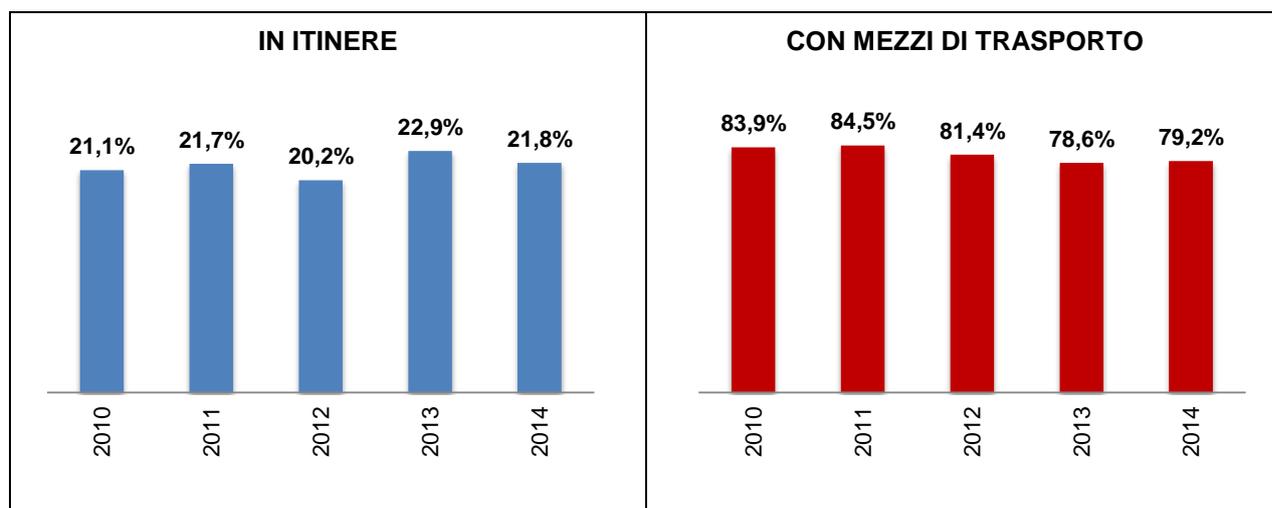
Infortuni sul lavoro in itinere di donne con coinvolgimento di un mezzo di trasporto. Anno 2014

	SENZA MEZZO DI TRASPORTO			CON MEZZO DI TRASPORTO			
	V.a.	Var. % '13 / '14	Var. % '10 / '14	V.a.	Inc. % su totale in itinere	Var. % '13 / '14	Var. % '10 / '14
Belluno	41	-50,0%	-56,8%	111	73,0%	3,7%	5,7%
Padova	165	-10,3%	17,0%	999	85,8%	-5,2%	-14,8%
Rovigo	42	27,3%	-4,5%	102	70,8%	-29,7%	-31,5%
Treviso	109	-10,7%	3,8%	718	86,8%	-9,2%	-20,6%
Venezia	293	-17,7%	25,8%	673	69,7%	-4,5%	-17,1%
Verona	287	10,8%	96,6%	891	75,6%	-2,2%	-12,5%
Vicenza	157	-10,3%	-12,3%	671	81,0%	-7,3%	-12,6%
VENETO	1.094	-9,7%	16,0%	4.165	79,2%	-6,1%	-15,5%

Elaborazioni LAN su dati Inail

³ Si definisce "in itinere" l'infortunio occorso al lavoratore durante il normale percorso di andata e ritorno dall'abitazione al posto di lavoro, o durante il normale tragitto che collega due luoghi di lavoro (in caso di rapporti di lavoro plurimi), o durante il normale percorso di andata e ritorno da luogo di lavoro a quello di consumazione dei pasti (qualora non esista una mensa aziendale). Si definisce "in occasione di lavoro" l'infortunio che si è verificato in connessione con le condizioni in cui si svolge l'attività lavorativa.

Incidenza degli infortuni sul lavoro in itinere e per coinvolgimento mezzi di trasporto Anni dal 2010 al 2014



Elaborazioni LAN su dati Inail

Le dinamiche occupazionali

In questa sezione si prendono in considerazione alcuni indicatori per "misurare" il grado di "inserimento nel mondo del lavoro" delle donne. La crisi ha indubbiamente modificato gli equilibri del mercato del lavoro ripercuotendosi in maggior misura sugli uomini piuttosto che sulle donne in termini di volumi di occupazione / disoccupazione, ma ha aperto anche nuovi scenari e prospettive. Il numero di occupati totali in Veneto rispetto al periodo pre-crisi (anno 2008) è calato di oltre quattro punti percentuali, in maniera più pronunciata tra i maschi (-5,5%) rispetto alle femmine (-2,3%). Anche nell'ultimo anno si registra una flessione degli occupati che supera il punto percentuale per quanto riguarda l'universo femminile. Negli anni della crisi sono Padova, Rovigo e Treviso a soffrire maggiormente del calo occupazionale con variazioni ampiamente superiori alla media provinciale sia in termini complessivi che nello specifico riferimento alle donne.

In conseguenza al calo degli occupati soffre il tasso di occupazione che per le donne scende di oltre due punti tra il 2008 ed il 2015 (dal 41,9 al 39,7); questo trend, tuttavia, risulta meno accentuato rispetto a quello dei maschi che nello stesso periodo registra un calo di ben cinque punti (da 63,5 a 58,5). Restringendo l'orizzonte di osservazione tra le persone in età lavorativa (15-64 anni) si possono fare alcune considerazioni in base al titolo di studio degli occupati: dal confronto con il 2008 si registrano cali consistenti tra i diplomati e tra coloro che dispongono solo della licenza media, mentre tengono i laureati. Tra coloro, invece, in possesso di un basso titolo di studio (senza titolo o solo licenza elementare) si osserva un progresso significativo tra i maschi (tasso occupazione +4,5), mentre tra le donne si rileva un calo superiore ai cinque punti percentuali.

In ultima battuta considerando il tasso di occupazione delle donne in base alla presenza o meno di figli in età prescolare⁴ si osserva che il valore del rapporto in Veneto è più elevato della media nazionale (87,6 vs 77,5) a

⁴ Tasso di occupazione delle donne di 25-49 anni con almeno un figlio in età 0-5 anni sul Tasso di occupazione delle donne di 25-49 anni senza figli per 100 – Rapporto Bes 2015, Istat

testimonianza di come in regione ci siano maggiori possibilità occupazionali che in altre aree nonostante il dato rilevi, comunque, che l'avere figli penalizza le donne sul piano occupazionale (valore del rapporto inferiore a 100).

Occupati per genere. Anno 2015

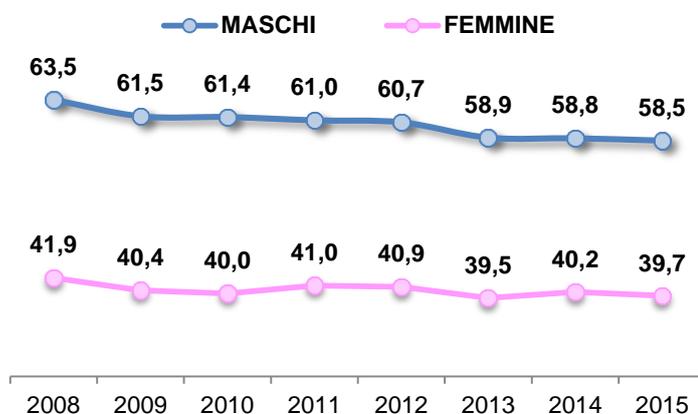
Popolazione 15 anni e più

	MASCHI			FEMMINE			TOTALE		
	V.a.	Var. % '14 / '15	Var. % '08 / '15	V.a.	Var. % '14 / '15	Var. % '08 / '15	V.a.	Var. % '14 / '15	Var. % '08 / '15
Belluno	49.753	0,2%	-5,3%	40.869	-0,9%	0,0%	90.621	-0,3%	-2,7%
Padova	223.405	-3,2%	-9,5%	158.132	-2,6%	-7,0%	381.536	-2,9%	-8,5%
Rovigo	56.691	-1,7%	-8,6%	39.023	-1,8%	-9,4%	95.714	-1,8%	-9,0%
Treviso	218.720	0,3%	-5,6%	156.579	-1,5%	-6,1%	375.300	-0,5%	-5,8%
Venezia	200.504	2,2%	-3,5%	146.244	2,6%	0,2%	346.748	2,3%	-2,0%
Verona	225.191	-2,3%	-5,1%	168.810	-5,6%	3,0%	394.001	-3,7%	-1,8%
Vicenza	217.229	2,1%	-2,3%	150.403	3,2%	0,1%	367.632	2,6%	-1,3%
VENETO	1.191.492	-0,3%	-5,5%	860.060	-1,1%	-2,3%	2.051.552	-0,7%	-4,2%
ITALIA	13.084.581	1,1%	-5,3%	9.380.172	0,5%	1,2%	22.464.753	0,8%	-2,7%

Elaborazioni LAN su dati Istat

Dinamica del tasso di occupazione in Veneto per genere

Popolazione 15 anni e più



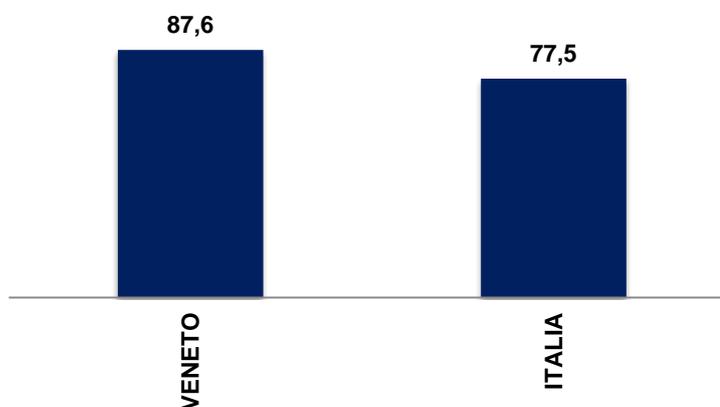
	2008		2015		Δ 2008 - 2015	
	M	F	M	F	M	F
Belluno	59,8	42,4	57,6	43,5	-2,3	+1,1
Padova	66,1	42,7	57,8	38,2	-8,3	-4,5
Rovigo	59,7	38,6	55,3	35,5	-4,4	-3,1
Treviso	64,9	44,8	60,0	40,7	-4,9	-4,1
Venezia	59,8	38,8	56,4	37,8	-3,3	-1,0
Verona	64,8	42,5	59,2	42,0	-5,6	-0,5
Vicenza	63,5	41,6	60,4	40,3	-3,1	-1,3
VENETO	63,5	41,9	58,5	39,7	-4,9	-2,2

Elaborazioni LAN su dati Istat

Tasso occupazione per genere e titolo di studio in Veneto*Popolazione 15-64 anni*

	2008		2015		Δ 2008 - 2015	
	M	F	M	F	M	F
Scuola elementare, nessun titolo di studio	45,4	16,3	49,9	10,9	+4,5	-5,3
Scuola media	72,3	47,0	63,2	38,5	-9,1	-8,5
Diploma	85,0	69,7	79,4	63,1	-5,6	-6,6
Laurea e post-laurea	87,2	73,8	87,9	74,3	+0,7	+0,5
TOTALE	77,0	55,7	73,2	54,0	-3,8	-1,7

Elaborazioni LAN su dati Istat

Rapporto tra tasso occupazione delle donne 25-49 anni con figli in età prescolare e delle donne senza figli*

* Tasso di occupazione delle donne di 25-49 anni con almeno un figlio in età 0-5 anni sul Tasso di occupazione delle donne di 25-49 anni senza figli per 100.

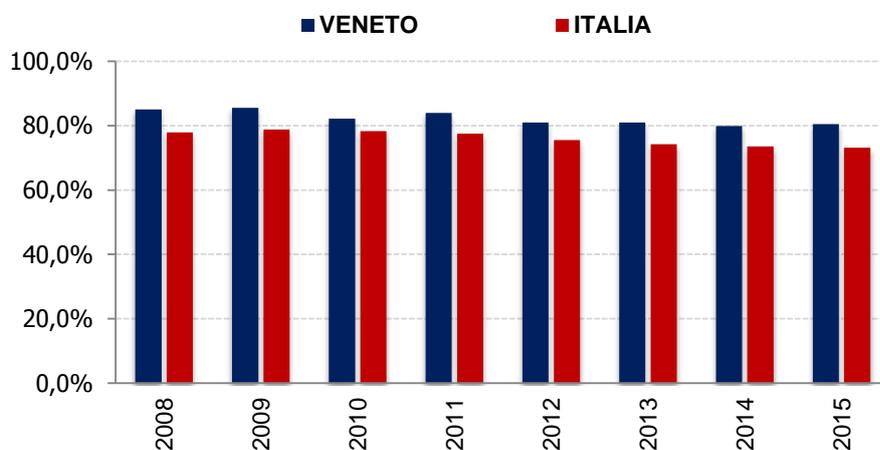
Elaborazioni LAN su dati Istat

Per quanto riguarda gli impiegati part time la crisi ha contribuito a consolidare questa tipologia di impiego, ma principalmente tra i maschi. Secondo gli ultimi dati disponibili in Veneto si contano poco meno di 300 mila occupate a tempo parziale, l'80% del totale, e il dato si mantiene stabile rispetto al periodo pre-crisi, mentre in forte crescita si segnala l'impiego part time dei maschi (+36,7%) la cui incidenza passa dal 15% al 19,5%. Rispetto al contesto nazionale si rileva in proporzione un maggior impiego di donne a tempo parziale in Veneto (80,5% vs 73,2%), ma negli ultimi questa tipologia di inquadramento è cresciuta in maniera più sostenuta al di fuori dei confini regionali (+26%), soprattutto tra i maschi (+53% dal 2008). Tale dinamica contribuisce a riequilibrare leggermente le proporzioni tra i due generi seppure rimane ancora una forma di impiego prettamente riservata alle donne.

Occupati a tempo parziale. Anno 2015*Popolazione 15 anni e più*

	VENETO			ITALIA		
	V.a.	Com. %	Var. % '08 / '15	V.a.	Com. %	Var. % '08 / '15
Maschi	71.191	19,5%	36,7%	1.117.821	26,8%	53,1%
Femmine	293.575	80,5%	-0,8%	3.048.598	73,2%	18,3%
TOTALE	364.766	100,0%	4,8%	4.166.418	100,0%	26,0%

Elaborazioni LAN su dati Istat

Occupati part time**Inc. % donne su totale occupati part time*

* Popolazione 15 anni e più

Elaborazioni LAN su dati Istat

Al calo degli occupati corrisponde un sensibile aumento dei disoccupati che rispetto al 2008 sono più che raddoppiati, soprattutto in virtù della crescita consistente nei maschi (+151%). I tassi di incremento in Veneto sono più elevati della media nazionale e solo Verona e Vicenza registrano variazioni inferiori. Il tasso di disoccupazione delle donne si mantiene tre punti percentuali superiore a quello dei maschi passando dal 5,1 del 2008 all'8,8 del 2015. Ragionando secondo il titolo di studio si osserva come siano le persone con un profilo più basso ad essere maggiormente a rischio esclusione con un tasso di disoccupazione che nel corso degli ultimi anni è cresciuto di oltre diciassette punti tra le donne che hanno al massimo la licenza elementare.

Disoccupati per genere. Anno 2015

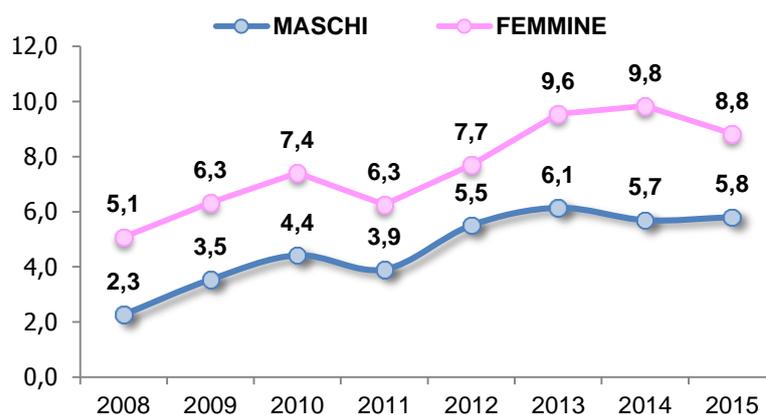
Popolazione 15 anni e più

	MASCHI			FEMMINE			TOTALE		
	V.a.	Var. % '14 / '15	Var. % '08 / '15	V.a.	Var. % '14 / '15	Var. % '08 / '15	V.a.	Var. % '14 / '15	Var. % '08 / '15
Belluno	2.621	-24,1%	153,0%	3.125	-19,9%	138,9%	5.746	-21,8%	145,1%
Padova	18.812	28,7%	181,1%	20.643	10,0%	153,8%	39.455	18,2%	166,1%
Rovigo	5.201	18,1%	248,4%	3.680	-34,2%	63,9%	8.881	-11,2%	137,6%
Treviso	14.871	-7,1%	231,6%	16.555	-9,7%	88,5%	31.426	-8,5%	136,9%
Venezia	11.481	-32,3%	147,9%	15.218	-17,3%	82,2%	26.699	-24,5%	105,6%
Verona	11.815	42,6%	90,2%	14.106	10,2%	59,4%	25.921	22,9%	72,1%
Vicenza	8.581	1,4%	83,7%	9.920	-41,9%	5,0%	18.501	-27,6%	31,0%
VENETO	73.382	1,7%	151,1%	83.247	-12,3%	76,7%	156.629	-6,2%	105,2%
ITALIA	1.669.416	-4,2%	107,7%	1.363.837	-8,7%	58,5%	3.033.253	-6,3%	82,3%

Elaborazioni LAN su dati Istat

Dinamica del tasso di disoccupazione in Veneto per genere

Popolazione 15 anni e più



	2008		2015		Δ 2008 - 2015	
	M	F	M	F	M	F
Belluno	1,9	3,1	5,0	7,1	+3,1	+4,0
Padova	2,6	4,6	7,8	11,5	+5,1	+7,0
Rovigo	2,3	5,0	8,4	8,6	+6,1	+3,7
Treviso	1,9	5,0	6,4	9,6	+4,5	+4,6
Venezia	2,2	5,4	5,4	9,4	+3,2	+4,0
Verona	2,6	5,1	5,0	7,7	+2,4	+2,6
Vicenza	2,1	5,9	3,8	6,2	+1,7	+0,3
VENETO	2,3	5,1	5,8	8,8	+3,5	+3,7

Elaborazioni LAN su dati Istat

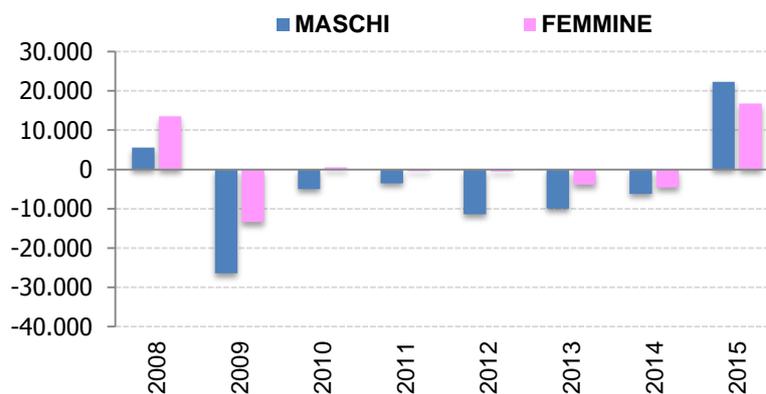
Tasso disoccupazione per genere e titolo di studio in Veneto*Popolazione 15-64 anni*

	2008		2015		Δ 2008 - 2015	
	M	F	M	F	M	F
Scuola elementare, nessun titolo di studio	3,3	6,4	9,2	23,5	+5,9	+17,1
Scuola media	2,5	6,3	6,9	9,8	+4,4	+3,5
Diploma	2,2	4,5	5,5	8,6	+3,3	+4,1
Laurea e post-laurea	1,5	4,4	3,5	7,4	+1,9	+3,0
TOTALE	2,3	5,1	5,8	8,8	+3,5	+3,7

Elaborazioni LAN su dati Istat

Per completare il quadro sull'evoluzione del mercato del lavoro si osservano i dati delle comunicazioni obbligatorie⁵ in riferimento ai saldi occupazionali⁶ delle posizioni da lavoro dipendente, del lavoro parasubordinato e del lavoro a domicilio. Per quanto riguarda la prima tipologia di inquadramento si osserva come negli anni della crisi il mercato del lavoro delle donne risulta sostanzialmente bloccato e solo nel 2015 si assiste ad una maggiore assorbimento di forza lavoro femminile. Le maggiori possibilità di sbocco si concentrano nel settore dei servizi, mentre nel ramo industriale-manifatturiero si evidenziano pesanti ridimensionamenti e solo nel 2015 si assiste ad un'inversione di tendenza.

I saldi occupazionali per il lavoro parasubordinato ed il lavoro a domicilio presentano volumi più bassi rispetto al lavoro dipendente, tuttavia descrivono due tendenze significative che hanno contraddistinto il mercato del lavoro nell'ultimo periodo: da una parte si assiste al progressivo esaurimento dei parasubordinati indipendentemente dal genere; dall'altra si osserva negli ultimi anni un processo di consolidamento dei lavori a domicilio, soprattutto tra le donne, dopo l'exploit registrato nel 2009.

Saldi delle posizioni di lavoro dipendente per genere in Veneto

Elaborazioni LAN su dati Silv - Veneto Lavoro

⁵ Dati SilV (Sistema informativo lavoro veneto) basato sulle Comunicazioni obbligatorie e riguardanti i flussi del lavoro dipendente e le forme contrattuali assimilate.

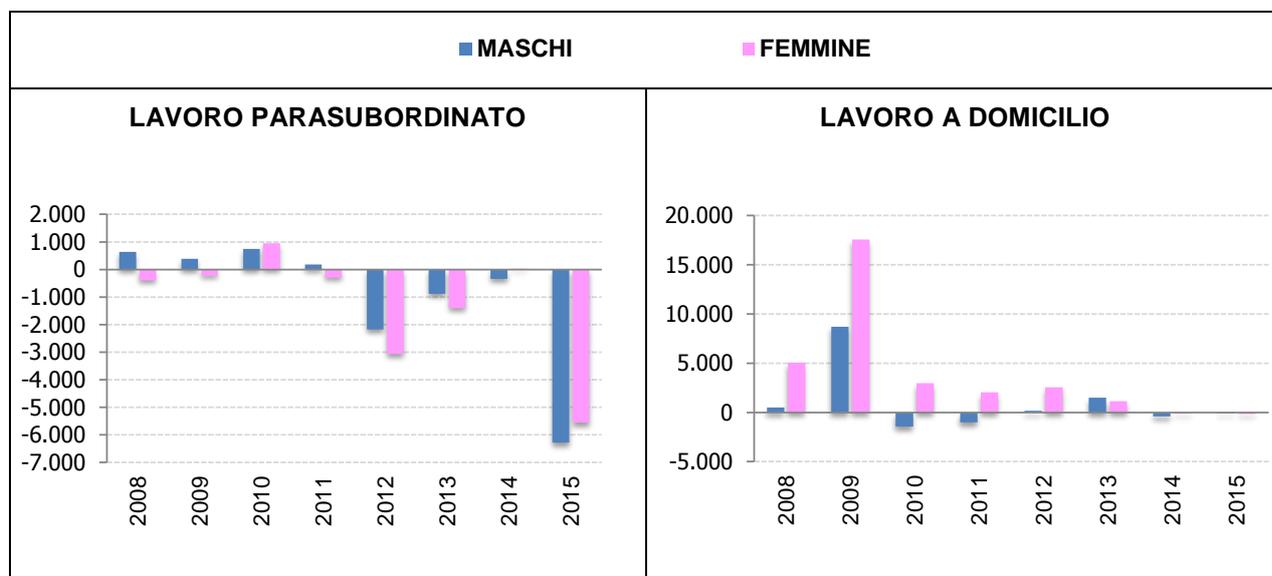
⁶ Assunzioni – cessazioni di rapporti di lavoro

Saldi delle posizioni di lavoro dipendente per settore e genere in Veneto

	MASCHI			FEMMINE		
	Agricoltura	Industria	Servizi	Agricoltura	Industria	Servizi
2008	270	-2.850	8.130	-110	-5.315	18.985
2009	150	-22.300	-4.265	90	-10.980	-2.450
2010	360	-6.090	775	10	-3.405	3.920
2011	155	-5.685	2.015	55	-2.670	2.215
2012	190	-12.655	1.110	55	-4.585	3.990
2013	145	-9.490	-620	45	-4.100	205
2014	750	-8.645	1.670	-60	-4.165	-345
2015	185	8.270	13.805	395	2.020	14.350

Elaborazioni LAN su dati Silv - Veneto Lavoro

Saldi occupazionali per genere e tipologia di inquadramento in Veneto



Elaborazioni LAN su dati Silv - Veneto Lavoro

I servizi per la conciliazione

In quest'ultimo paragrafo si offrono alcuni spunti per valutare se le iniziative ed i servizi del territorio favoriscono l'attività di conciliazione delle donne tra mansioni lavorative e doveri familiari.

Un primo aspetto da considerare sono le prestazioni a sostegno delle famiglie intendendo in questo senso, secondo L'Osservatorio sulle prestazioni a sostegno della famiglia dell'Inps⁷, i beneficiari di maternità, congedi parentali e permessi in base alla legge 104.

⁷ Permessi retribuiti di cui alla Legge n.104/1992 per i lavoratori dipendenti del settore privato.

I congedi parentali sono riservati quasi esclusivamente alle donne (91% dei beneficiari del Veneto), mentre più bilanciati risultano i prolungamenti in cui nel 2014 si contano 1.858 casi effettuati da donne su poco più di tre mila (il 60% del totale). Nei permessi in generale si assiste ad una più equa distribuzione tra i beneficiari per genere. Le maternità ed i congedi parentali sono in calo nell'ultimo quinquennio (rispettivamente -13,2% e -6%) e tale flessione si deve collegare principalmente alla diminuzione delle nascite. In crescita, invece, si registra la richiesta di permessi, soprattutto per quelli familiari e disabili e per i congedi straordinari (variazioni superiori al 50% per le donne).

Beneficiari di prestazioni a sostegno delle famiglie in Veneto. Anno 2014

		MASCHI	FEMMINE	TOTALE
Congedi parentali*	V.a.	2.563	27.306	29.869
	Inc. %	8,6%	91,4%	100,0%
	Var. % '10 / '14	23,2%	-8,1%	-6,0%
Maternità*	V.a.	-	21.357	21.357
	Inc. %	-	100,0%	100,0%
	Var. % '10 / '14	-	-13,2%	-13,2%
Permessi personali	V.a.	1.568	1.603	3.171
	Inc. %	49,4%	50,6%	100,0%
	Var. % '10 / '14	16,7%	28,0%	22,1%
Permessi per familiari	V.a.	13.609	12.979	26.588
	Inc. %	51,2%	48,8%	100,0%
	Var. % '10 / '14	42,4%	56,5%	48,9%
Permessi per disabili**	V.a.	14.096	14.679	28.775
	Inc. %	49,0%	51,0%	100,0%
	Var. % '10 / '13	31,8%	36,3%	34,1%
Prolungamento dei congedi parentali e congedi straordinari	V.a.	1.268	1.858	3.126
	Inc. %	40,6%	59,4%	100,0%
	Var. % '10 / '14	54,1%	57,7%	56,2%

* Lavoratori dipendenti

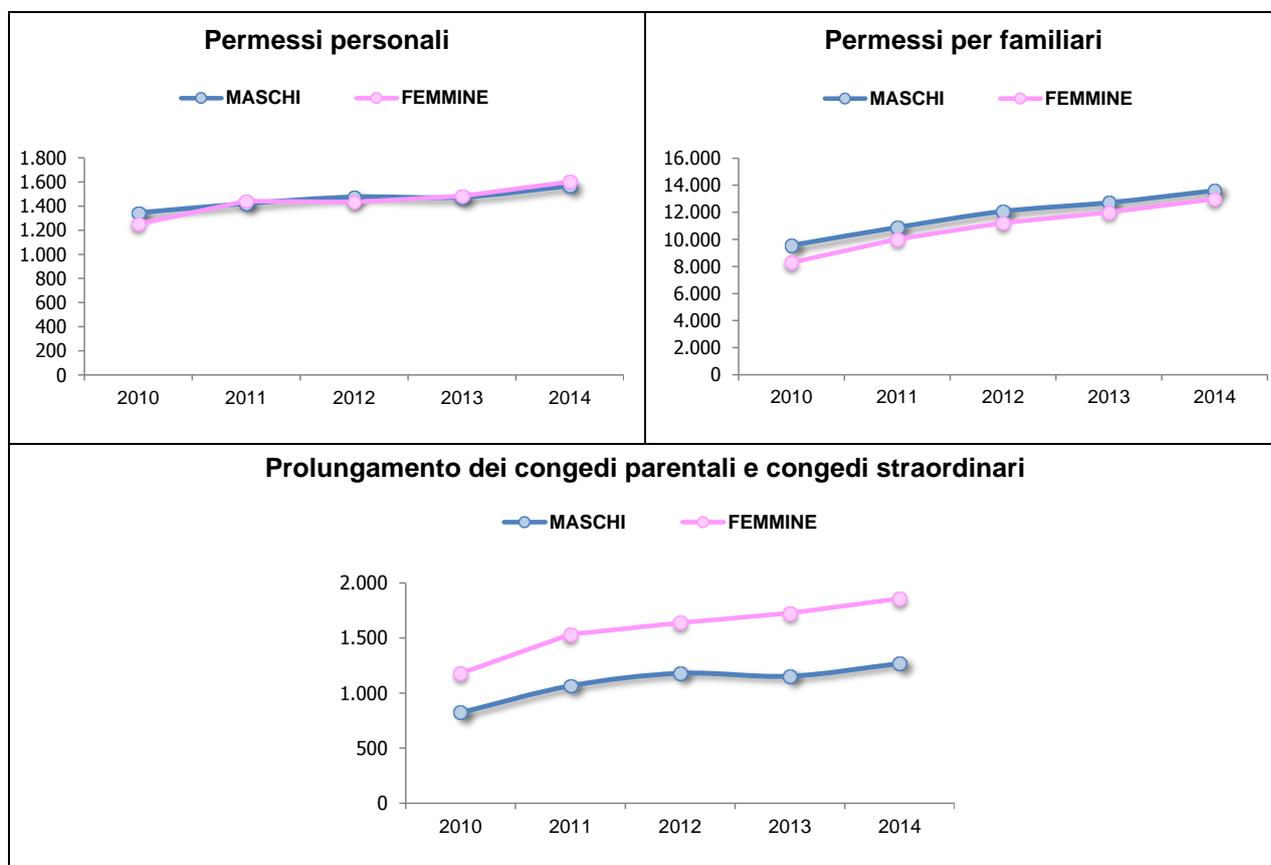
** Numero di beneficiari di prestazioni per lavoratori con handicap o per l'assistenza di persone con handicap nel settore privato. Rapporto sulla coesione sociale – Istat. Dati al 2013

Elaborazioni LAN su dati Inps e Istat

I permessi retribuiti spettano ai lavoratori dipendenti sotto indicati del settore privato e, dal 1° gennaio 2009, anche ai lavoratori delle imprese dello Stato, degli Enti Pubblici e degli Enti locali privatizzate circ. 114/2008.

- alle persone in situazione di disabilità grave che lavorano come dipendenti spettano 2 ore al giorno o 3 giorni al mese anche frazionabili in ore
- ai genitori lavoratori dipendenti di figli in situazione di disabilità grave con età inferiore a tre anni spetta il prolungamento dell'astensione facoltativa o 2 ore al giorno (Circ. 162/93, punto 1) fino al compimento dei 3 anni di vita del bambino o 3 giorni (circ. 155/2010) al mese anche frazionabili in ore Msg 15995/07 e msg 16866/2007
- ai coniuge, parenti o affini entro il 2° grado che lavorano come dipendenti spettano 3 giorni al mese anche frazionabili in ore Msg 15995/07. Il diritto può essere esteso ai parenti e agli affini di terzo grado della persona con in situazione di disabilità grave soltanto qualora i genitori o il coniuge della persona disabile abbiano compiuto i sessantacinque anni di età oppure siano anche essi affetti da patologie invalidanti o siano deceduti o mancanti. I tre giorni di permesso mensili possono essere fruiti anche dai parenti e dagli affini del minore di tre anni in situazione di disabilità grave (33, comma 3, della legge 104/92 come modificato dall'art.24 della legge 183/2010 - vedi circolare n. 155/2010-).

Numero di beneficiari dei permessi Legge 104 e congedo straordinario nel settore privato in Veneto Anni dal 2010 al 2014



Elaborazioni LAN su dati Inps - Osservatorio sulle prestazioni a sostegno della famiglia

Ulteriori elementi che vanno presi in considerazione per valutare la qualità dei servizi a disposizione delle donne si possono collegare da una parte ai servizi per l'infanzia e dall'altra ai servizi per gli anziani. Da un confronto con il contesto nazionale si scopre che in Veneto la partecipazione alla scuola dell'infanzia è in linea con la media dell'Italia (93% dei bambini tra i 4 e i 5 anni), mentre la regione appare più indietro per quanto riguarda i servizi comunali per i bambini tra i zero e i due anni (offerta per solo il 10% dei bambini di questa fascia d'età contro una media del 13%). Spostando l'attenzione sull'assistenza sanitaria si rileva in Veneto un minor numero di pediatri in rapporto ai bambini di età inferiore ai 15 anni (8,3 per 10.000 bambini) e di conseguenza il numero di assistiti per pediatra risulta superiore alla media nazionale (oltre 1.000 in Veneto contro gli 878 del resto d'Italia). Infine, considerando l'assistenza agli anziani, di cui molto spesso si fanno carico le donne, in Veneto il servizio di assistenza domiciliare risulta più esteso e segue oltre 500 assistiti ogni 10.000 anziani "over 65" contro una media di poco superiore ai 400 ogni 10.000 abitanti della stessa fascia d'età.

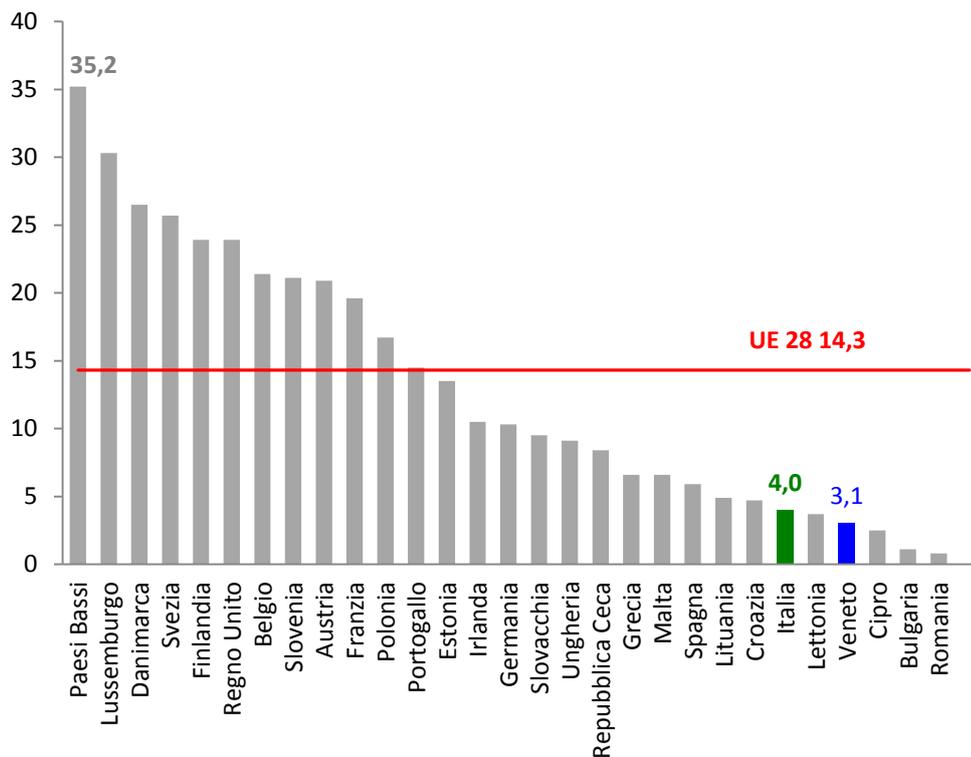
Qualità dei servizi del territorio

	Anno	VENETO	ITALIA	Note
Partecipazione alla scuola dell'infanzia	2014	93,0	92,1	Percentuale di bambini di 4-5 anni che frequentano la scuola dell'infanzia sul totale dei bambini di 4-5 anni.
Bambini presi in carico dai servizi comunali per l'infanzia	2014	10,4	13,0	Percentuale di bambini tra 0-2 anni che hanno usufruito dei servizi per l'infanzia offerti dai Comuni (asilo nido, micronidi, o servizi integrativi e innovativi) sul totale dei bambini di 0-2 anni
Medici pediatri	2012	8,3	9,2	Rispetto ai bambini di età <15 anni - valori per 10.000
Assistiti per medico pediatra	2012	1.005,0	878,0	Assistiti di età <15 anni per medico pediatra
Anziani trattati in assistenza domiciliare integrata	2012	542,5	409,2	Rispetto ai residenti di 65 anni e oltre - valori per 10.000

Elaborazioni LAN su dati Istat

Nelle pratiche per la conciliazione il lavoro da casa rappresenta una modalità ancora poco diffusa in Veneto e più in generale nell'intero territorio nazionale. Rispetto al resto dell'Europa si rivela un sensibile gap nell'utilizzo del telelavoro: in media nell'Unione Europea il 14,3% delle donne lavora da casa, mentre tale percentuale scende al 4% se si restringe il campo al contesto nazionale e arrivando fino a poco più del 3% se si considera solo il Veneto, davanti solo a Cipro, Bulgaria e Romania. Tale dato risulta inferiore anche alla percentuale di colleghi maschi che lavorano da casa (4,9% in Veneto in linea al dato nazionale 4,8%). Se si considerano solo gli occupati dipendenti la percentuale del telelavoro in scende ulteriormente attestandosi all'1,1% tra i maschi e all'1,5% tra le femmine.

Percentuale di donne che hanno lavorato da casa nell'ultimo mese
Anno 2015



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Eurostat e Istat

Percentuale di occupati che lavorano da casa per genere*
Anno 2015

	Uomini	Donne	Totale
Italia	4,8	4,0	4,5
Veneto	4,9	3,1	4,1

(*) Si tenga presente che in questa tabella si sono contati tutti gli occupati che lavorano da casa compresi anche i liberi professionisti e lavoratori autonomi

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Istat

Percentuale di occupati dipendenti in Veneto che lavorano da casa per sesso
Anno 2015

	Uomini	Donne	Totale
Veneto	1,1	1,5	1,3

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Istat

2. LE BUONE PRATICHE

Con l'espressione "smart city" si fa riferimento a "quel luogo o contesto territoriale in cui l'utilizzo pianificato e sapiente delle risorse umane e naturali, opportunamente gestite e integrate mediante le numerose tecnologie ICT disponibili, consente la creazione di un ecosistema capace di utilizzare al meglio le risorse e di fornire servizi integrati e sempre più intelligenti"⁸. Ciò si traduce in un rinnovamento dei servizi, che devono essere sempre più efficienti ed efficaci nel rilevare e soddisfare la domanda.

Al di là dei vari aspetti che caratterizzano e contraddistinguono le smart city in questo contesto si cercherà di declinare la *smartness* cittadina al femminile e mantenendo come ambiti di riferimento il tema della mobilità, della sicurezza e della conciliazione si cercherà di mettere in evidenza quelle iniziative / servizi che possono migliorare la vita quotidiana delle donne.

Ma le città del Veneto quanto sono smart? E come si collocano nel contesto nazionale? Prima di effettuare una mappatura delle buone pratiche al femminile si proverà a dare una risposta a tali domande a partire dai risultati pubblicati negli ultimi studi disponibili sul livello smart delle città italiane.

Il contesto attuale

Secondo il report ICityRate 2016⁹ Milano e Bologna sono le città che nella graduatoria nazionale occupano le prime due posizioni confermando il risultato dell'anno precedente, mentre sul gradino più basso del podio compare Venezia che risale di 2 posizioni rispetto al 2015 per effetto, oltre che dell'ottimo posizionamento nella mobilità (2°), di un miglioramento significativo nelle dimensioni del capitale umano (dal 37° al 19° posto), della governance (4°) e della struttura economica (dal 50° alla 45° posizione). Nella *top ten* si colloca anche Padova in 5° posizione (grazie alle buone performance nell'ambito della mobilità e della governance) segnando un balzo in avanti di quattro posizioni rispetto al 2015. Più indietro le altre città del Veneto: Verona (18°), Treviso (22°), Vicenza (34°), Belluno (48°), Rovigo (50°).

La classifica si basa su alcune variabili tra cui, data la specificità dell'attuale analisi, assumono maggiore interesse la dimensione *mobility* e la dimensione *living*, quest'ultima che misura la vivibilità delle città sia in termini di servizi di base e sicurezza personale che di coesione sociale, offerta culturale e opportunità di lavoro.

Per quanto riguarda la dimensione *mobility* Venezia guida la classifica delle città venete (2° posto nella graduatoria generale) grazie alla sua caratteristica intrinseca che ha imposto un modello di mobilità basato principalmente sul trasporto collettivo. Anche la governance del settore mobilità, basato su un'ampia dotazione di strumenti di pianificazione è un punto di forza del capoluogo veneto. Sempre in tema di mobilità un punteggio elevato viene raggiunto anche da Padova (8° nella classifica di settore), mentre Treviso e Verona si scambiano le posizioni rispetto alla rilevazione precedente (rispettivamente 16° e 22°). Più indietro Vicenza (45° con una

⁸ Definizione dell'Agenzia per l'Italia Digitale - www.agid.gov.it

⁹ ICityRate 2016 – ForumPA

perdita di 19 posizioni rispetto al 2015), mentre maggiori problemi per quanto riguardano la mobilità si rilevano a Rovigo e Belluno con posizioni in graduatoria invariate rispetto l'anno precedente (rispettivamente 62° e 79°). Nella modalità living, come detto, vengono presi in considerazione fattori molto eterogenei tra loro che vanno dall'assistenza sanitaria, cura dei minori e degli anziani alla sicurezza personale; dalle opportunità di lavoro al benessere economico; dalla qualità della connessione in rete, alla diffusione di pratiche sociali innovative (per esempio il *coworking*). Sintetizzando i risultati con un unico indice si scopre che le città venete sotto questo aspetto sono fuori dalla *top ten* con Padova, prima tra i capoluoghi veneti, che si colloca al 16° posto seguita a 5 lunghezze da Venezia (21° posto). In posizioni più arretrate le altre città.

Analizzando il report realizzato da Ernst&Young¹⁰ le città venete risultano più indietro nella graduatoria nazionale delle smart cities con Padova al 13° posto seguita nell'ordine da Venezia (15°); Verona (18°); Vicenza e Treviso rispettivamente al 30° e 39° posto; Belluno al 44° posto, mentre Rovigo risulta molto indietro collocandosi all'83° posizione.

Le prime 10 città in classifica

RANK	ICityRate 2016	Smart City Index 2016
1°	Milano	Bologna
2°	Bologna	Milano
3°	Venezia	Torino
4°	Firenze	Mantova
5°	Padova	Parma
6°	Torino	Trento
7°	Parma	Brescia
8°	Trento	Reggio Emilia
9°	Modena	Roma
10°	Ravenna	Firenze

Fonte: ForumPA – Ernst & Young

La posizione delle città venete

RANK	ICityRate 2016	Smart City Index 2016
Belluno	48°	44°
Padova	5°	13°
Rovigo	50°	83°
Treviso	22°	39°
Venezia	3°	15°
Verona	18°	18°
Vicenza	34°	30°

Fonte: ForumPA – Ernst & Young

¹⁰ SmartCity Index 2016– Ernst & Young

A differenza di quanto si possa pensare, la Smart City non è un tema da analizzare riferendosi alle sole realtà urbane; il concetto di smart può essere applicato anche a territori più ampi, dalle aree vaste alle regioni. In tal senso, è importante considerare il ruolo di leva e facilitatore che le Regioni possono svolgere sul territorio, e in particolare in quelle aree tematiche in cui le politiche regionali sono in grado di guidare tutte le città. Le Regioni possono costruire la Smart Region programmando gli interventi nell'ottica di integrazione per livelli. Sotto questo punto di vista secondo il report di Ernst&Young in Veneto le applicazioni regionali di bigliettazione elettronica e di travel planner consentono alla maggior parte dei capoluoghi di ottenere punteggi elevati e di posizionarsi nella prima fascia della classifica di area. Bene il Veneto anche nelle reti energetiche e nelle energie rinnovabili partecipando ai programmi della Commissione Europea per l'incentivazione degli impianti eolici e solari, mentre nella sanità, l'area maggiormente influenzata dalle politiche regionali, in generale latitano ancora le piattaforme digitali che consentono un servizio più veloce ed efficiente agli utenti (prenotazione delle visite, pagamento ticket, ...).

Il tema delle smart city abbraccia un vasto repertorio di ambiti, ma come precedentemente specificato data la finalità dello studio, attraverso una ricognizione dei principali esperimenti di successo eseguiti in Italia e in Europa si cercherà di effettuare una mappatura di quelle iniziative e servizi che si rivolgono maggiormente all'universo femminile.

Di seguito, dunque, si riporta una griglia che, sulla base dei tre differenti ambiti di riferimento (mobilità, sicurezza e conciliazione), riassume le iniziative che sono state sperimentate sul territorio, anche del Veneto, specificando successivamente in appositi "box rosa" gli attori e istituzioni coinvolte, le finalità di ciascun progetto e le modalità di esecuzione.

La buone pratiche al femminile

MOBILITÀ	SICUREZZA	CONCILIAZIONE
Sistemi controllo traffico e infomobilità Smart Mobility Card Sharing mobility Mobilità al femminile Contrassegno rosa per parcheggiare nei centri città	Illuminazione pubblica Parchi pubblici chiusi alla sera Video sorveglianza Apertura serale esercizi commerciali Trasporto pubblico notturno Taxi rosa	Smart working e telelavoro Welfare aziendale Coworking – Coffice - Cobaby Piano Territoriale degli Orari (PTO) La badante di condominio Smart living Wall - spesa nella metro

Best Practice: mobilità**Sistemi di controllo del traffico e infomobilità**

In Italia sotto questo aspetto, secondo l'ultimo report prodotto dall'Istat sull'ambiente urbano¹¹, permangono forti differenziali tra le diverse realtà urbane (grandi-piccole e nord-sud). Fra i sistemi a supporto della mobilità privata, i più diffusi sono i pannelli stradali a messaggio variabile, molto più frequenti al Nord (78,7%) e nei grandi comuni (83,3%). Sono disponibili in quasi la metà dei capoluoghi anche i sistemi di pagamento elettronico della sosta, soprattutto al Nord (70,2%) e nei grandi comuni (83,3%). Analoga è l'offerta di applicazioni dedicate per dispositivi mobili (presente in 25 città al Nord, 11 al Centro e 13 nel Mezzogiorno). Assai meno frequenti, invece, i servizi di avvisi sul traffico via SMS, attivi in circa una città su 10 e, all'infuori di Napoli, del tutto assenti nel Mezzogiorno.

Il più adottato sistema di infomobilità a supporto del Tpl è il sito Internet con informazioni generali sul servizio. E' presente in più di quattro città su cinque, in quota significativamente maggiore al Centro-Nord (dove sfiora il 90%), e attivo in tutti i grandi comuni. In tre casi su cinque, questi siti offrono anche servizi interattivi: in particolare si tratta di applicazioni di travel planner (oltre il 40% delle città), mentre la vendita di titoli di viaggio on line è più contenuta (30% delle città), ancora più ridotto è il servizio (nel 17% delle città) di informazioni via web in tempo reale sui passaggi alle fermate (15 al Nord e 9 fra i grandi comuni). Circa la metà dei comuni ha installato paline elettroniche alle fermate dei mezzi pubblici (due su tre al Nord e l'88,9% fra i grandi comuni) e in meno del 40% delle città è presente un sistema di bigliettazione elettronica (il 53,2% al Nord e il 77,8% fra i grandi comuni). Fra le soluzioni adottate, l'acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili prevale sull'uso di smart card ricaricabili (35 casi contro 27, ma in 17 città sono disponibili entrambi i sistemi di pagamento).

I sistemi di infomobilità rispetto all'anno precedente registrano i maggiori progressi. Sono quelli basati sull'uso dello smartphone per l'acquisto di titoli di viaggio (10 città in più, fra cui Trieste, Venezia, Roma e Taranto). L'offerta di infomobilità più completa (presenza di tutti i sistemi considerati)³⁹, si rileva a Genova, Bologna, Verona, Siena e Roma. Seguono Torino, La Spezia, Monza, Trento, Pordenone, Ferrara, Ravenna e Bari, con sette sistemi su otto.

Un contributo rilevante alla smart mobility proviene anche dall'impiego dei cosiddetti semafori intelligenti. Nei capoluoghi di provincia si contano, in media, 40 impianti semaforici ogni 100 km², in lieve aumento rispetto all'anno precedente (39,6). Degli oltre 8 mila impianti rilevati, circa il 38% è centralizzato, una quota analoga funziona sulla base del flusso veicolare o attivabili dai pedoni attuato), il 14% è sincronizzato su una velocità media (coordinato) e il 7% offre la precedenza ai mezzi pubblici (asservito). Tra le città del Nord si rilevano quote più alte di impianti coordinati (20%), centralizzati (50%) e asserviti (circa 10%), mentre al Centro è maggiore l'incidenza degli impianti attuati (47%) e nel Mezzogiorno si registrano quote nettamente inferiori alla media per tutte le categorie, fuorché per i semafori asserviti (7%).

¹¹ Ambiente urbano: gestione eco sostenibile e smartness. Istat – 23 novembre 2016

Un servizio innovativo è la *Smart mobility card* che sta riscontrando un elevato successo in alcune grandi metropoli, ma in Italia non risulta ancora molto diffuso. È uno strumento che abilita l'utilizzo di tutti i mezzi pubblici (tram, autobus, metropolitane, treni) e nello stesso tempo può essere utilizzata come carta di credito e dà diritto di ricevere molti sconti nei negozi.

Sharing Mobility¹²

Settecentomila italiani usufruiscono del *car sharing*, sia nella formula *free floating* (l'auto si preleva e la si lascia ovunque), sia in quella *station based* (nei parcheggi appositi), per 5.764 veicoli a disposizione in ventotto città. Quelle con più di 250 mila abitanti ospitano almeno un servizio di car sharing. Milano, Roma e Torino, le metropoli nelle quali si lascia maggiormente a casa l'auto, preferendo la guida sharing: nel 34% dei casi lo fanno i milanesi, seguiti dai romani (il 26%) e dai cittadini della Mole (16%).

In Piemonte, ad Alba, fa notizia la decisione del primo cittadino di acquistare veicoli elettrici di prossimità per la raccolta differenziata.

A Forlì, invece, dal prossimo mese entrerà in funzione il primo *car sharingfull hybrid* in Italia, nato dalla collaborazione tra il Comune e Toyota. Il nome del progetto è "Yuhó" («Andiamo»). Dopo Dublino, arriva dunque, per una sperimentazione di un anno, nella città da 120 mila abitanti. Sette auto Yaris nei punti strategici: stazione, università e centro storico. E proprio negli spostamenti casa-università si registra un elevato utilizzo del *car pooling*. Infatti, secondo un'indagine sugli spostamenti e sulla mobilità condivisa nelle università italiane, realizzata dal Coordinamento nazionale dei mobility manager di Ateneo, più del 60% degli spostamenti avviene con mezzi pubblici¹³.

Mobilità al femminile¹⁴

La domanda di mobilità è strettamente correlata alle condizioni professionali, di reddito, all'età degli individui, e così via. Per quanto riguarda le donne, questi aspetti sono acuiti dal loro ruolo nel mercato del lavoro e nella gestione familiare. Le donne, quando lavorano, sono più condizionate nello scegliere un lavoro vicino a casa in modo da conciliare tempi di lavoro e tempi di cura della famiglia. Da qui il fatto che gli spostamenti delle donne sono mediamente più brevi, praticabili a piedi o in bici.

Di fronte a questo scenario i gestori dei servizi di trasporto dovrebbero studiare meglio le esigenze di mobilità delle donne: studiare orari e percorsi facilmente accessibili; individuare politiche tariffarie e di prezzo in grado di catturare la domanda di mobilità delle donne. I mezzi di trasporto (bus, tram, ecc.) dovrebbero prevedere al loro interno spazi riservati al trasporto di passeggeri, carrelli, ecc.; si dovrebbero facilitare le condizioni di accesso a bordo dei veicoli, riducendo i dislivelli tra il piano di fermata e il veicolo; anche le fermate, poi, dovrebbero essere ben illuminate e collegate con i servizi di sorveglianza.

¹² *Se l'auto è condivisa. Ecco come la sharing economy sta conquistando la mobilità.* Peppe Aquaro – Corriere della Sera 29 novembre 2016

¹³ Campione di 36 università italiane e un milione di studenti.

¹⁴ *Carta della mobilità delle donne* – FederMobilità. Anno 2012

Contrassegno rosa per parcheggiare in centro

Il Comune di Bolzano ha avviato un'iniziativa per consentire il parcheggio gratuito nei parcheggi blu per donne in gravidanza o madri di bambini/e fino al primo anno di età.

Il contrassegno rosa è nominativo e viene rilasciato a donne, residenti a Bolzano, in gravidanza a partire dalla tredicesima settimana, e/o alle madri fino al compimento del primo anno di vita del bambino. È consentito l'utilizzo anche per il padre del bambino, dopo la nascita del/la bimbo/a e fino al compimento del primo anno di età.

È valido solo sui parcheggi blu in superficie, sul territorio del Comune di Bolzano e consente il parcheggio gratuitamente per massimo due ore al giorno.

Dopo la nascita del/la bambino/a, il contrassegno va rinnovato, e può essere utilizzato solo per il trasporto effettivo del bambino, quindi solo in sua presenza, fino al compimento del primo anno di vita.

La Gran Bretagna rappresenta un buon esempio sia sul fronte dell'attenzione alla domanda di mobilità delle donne che delle politiche: l'agenzia della mobilità di Londra, "Transport for London", ha adottato dal 2007 una procedura "Gender Equality Scheme" che monitora i servizi erogati (bus, metro, treno, ecc.) secondo indicatori di genere. Gli indicatori di monitoraggio tengono conto sia degli utenti che dei dipendenti. Il processo è organizzato attraverso il Gender Audit che tiene conto delle condizioni di accessibilità ai servizi, della sicurezza, delle politiche tariffarie, del livello e facilità di accedere all'informazione, delle condizioni occupazionali, ecc.

Altri esempi interessanti si ritrovano anche in Italia: Reggio Emilia, Bolzano, Merano e Padova, ad esempio, sono città che hanno introdotto agevolazioni alla mobilità delle donne come parcheggi rosa, taxi rosa, tariffe preferenziali per le donne per i servizi di car sharing, ecc..

Best Practice: sicurezza¹⁵

La condizione di sicurezza è una componente rilevante dello standard di qualità della vita, sia che la si intenda come fenomeno percettivo sia che la si consideri come problema legato all'incolumità fisica e questo argomento occupa un ruolo centrale nella percezione che le donne hanno dell'abitare.

Questa sensazione o condizione materiale viene sentita in maniera differente a seconda del differente contesto in cui si vive: dal quartiere alla strada, dalla comunità allo scenario economico. La sicurezza o insicurezza può derivare, a volte, da una reale e monitorabile condizione fisica dei luoghi che riguarda l'organizzazione e la conformazione urbana della città e la sua gestibilità, comprendendo dettagli abitativi e urbanistici.

L'attenzione alla progettazione e alla gestione dei luoghi consente di ridurre la percezione della paura in favore di uno stato di tranquillità e, quindi, di sicurezza. Fanno parte di queste attenzioni azioni come:

- fare in modo che i percorsi tra gli ingressi delle abitazioni sino alla strada siano illuminati.
- I percorsi devono essere pensati come spazi sicuri e utili, destinati non solo alla percorrenza, ma che offrano anche servizi e attività varie; si devono evitare rientranze, angoli bui e grandi spazi verdi limitrofi incustoditi.
- I parchi gioco devono essere raggiungibili con percorsi protetti e facilmente accessibili in cui il pedone abbia precedenza sul traffico veicolare.
- Le aree verdi a ridosso delle abitazioni devono essere recintate ed avere orari di apertura e chiusura.
- I servizi, come gli esercizi commerciali, devono essere distribuiti in maniera omogenea, in special modo quelli che possono rimanere aperti anche alla sera. La loro ragionata distribuzione, sia per le insegne luminose che per le attività sociali e commerciali connesse, può contribuire ad impedire desolamento e dispersione.
- Le fermate del trasporto pubblico devono essere vicine a percorsi protetti, abitazioni, servizi, negozi; è preferibile prolungare di qualche centinaio di metri una corsa piuttosto che vi sia un percorso pedonale non protetto e insicuro per raggiungere l'abitato.
- Parcheggi dedicati alle donne o dotati di dispositivi di custodia possono essere un ulteriore strumento per rendere più sicuri ambienti in cui abitualmente avvengono le violenze sulle donne.

Per quanto riguarda l'illuminazione pubblica si registra nelle città italiane un incremento dei punti luce. Secondo il report dell'Istat sull'ambiente urbano, nell'insieme dei capoluoghi si contano quasi 2,3 milioni di punti luce⁴² (110 per km² di superficie dei centri abitati). Tra il 2015 e il 2014, il ritmo di crescita degli impianti di illuminazione stradale è lo stesso del biennio precedente (+0,8% in termini di punti luce) e oltre a fornire una maggiore percezione di sicurezza i nuovi impianti sono orientati anche ad un miglioramento dell'efficienza energetica. Sono in aumento, infatti, quelli più innovativi e sostenibili: fotovoltaici (+1,1%, diffusi principalmente a Imperia, Benevento, Iglesias, Andria e, tra i grandi comuni, a Venezia), con luce schermata e direzionata (+11,8%), con lampade a LED (+97,8%, utilizzati maggiormente a Enna, Trapani e tra i grandi comuni Catania,

¹⁵ REGIONE VENETO, Commissione Regionale Pari opportunità, Abitare al femminile. Anno 2012

Venezia, Torino, Cagliari e Bologna), con regolazione del flusso luminoso (+19,8%, di cui con sensori crepuscolari +47,2%) e montati su pali smart44 (+1,5%).

Gli impianti di illuminazione pubblica fotovoltaici sono ancora poco diffusi (1,8 per mille punti luce), ma trovano largo impiego a.

Progetto taxi rosa

In alcune città come Napoli, Bolzano e Venezia si sta sperimentando / è stato sperimentato il progetto "taxi rosa" indirizzato alle donne per garantire loro maggiore sicurezza e libertà di movimento durante la notte. L'obiettivo del progetto è dare la possibilità alle donne di poter vivere pienamente la città soprattutto alla sera, di potersi muovere sentendosi sicure anche quando non sono accompagnate da altre persone, utilizzando un taxi a costi contenuti, grazie all'utilizzo di voucher.

Best Practice: servizi per la conciliazione

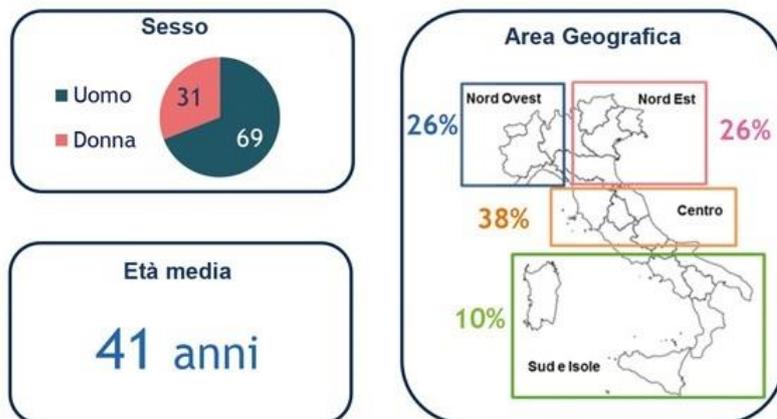
Smart Working

Per Smart Working si intende "una nuova filosofia manageriale fondata sulla restituzione alle persone di flessibilità e autonomia nella scelta degli spazi, degli orari e degli strumenti da utilizzare a fronte di una maggiore responsabilizzazione sui risultati"¹⁶. Lo Smart Working gira intorno al concetto di produttività: lasciando il dipendente libero di organizzarsi spazi, tempi e luoghi di lavoro si rende più responsabile del proprio operato e si possono fissare degli obiettivi di produttività da raggiungere in totale autonomia. Il lavoro agile è dunque quel lavoro che può essere svolto in parte all'interno dei locali aziendali e in parte all'esterno, seguendo però gli orari previsti dal contratto di riferimento e prevede l'assenza di una postazione fissa durante i periodi di lavoro svolti all'esterno dei locali aziendali.

Secondo una recente ricerca dell'Osservatorio Smart Working della School of Management del Politecnico di Milano lo Smart Working in Italia è una realtà rilevante che coinvolge sempre più imprese e lavoratori, mostrando grandi potenzialità di espansione. Facendo riferimento al solo lavoro subordinato, gli Smart Workers – ossia quei lavoratori che godono di discrezionalità nella definizione delle modalità di lavoro in termini di luogo, orario e strumenti utilizzati - sono circa 250 mila, passando dal 5% del 2013 a circa il 7% del totale di impiegati, quadri e dirigenti. Tuttavia il lavoratore "smart" tipo è un uomo (nel 69% dei casi) con un'età media di 41 anni, che risiede al Nord (nel 52% dei casi, solo nel 38% nel Centro e nel 10% al Sud) e rileva benefici nello sviluppo professionale, nelle prestazioni lavorative e nel work-life balance rispetto ai lavoratori che operano secondo modalità tradizionali. Si tratta, dunque, di una realtà non diffusa in maniera omogenea e che nell'ambito femminile deve trovare ancora una sua dimensione accettabile ma visti i risultati in espansione non si può escludere che tale fenomeno possa nel prossimo periodo trovare maggiore attrattività nelle donne.

¹⁶ Osservatorio Smart Working - Politecnico di Milano

Gli Smart Worker sono passati **dal 5% del 2013 al 7% del 2016**.
Si stimano **250.000 Smart Worker** in Italia.



Fonte: Osservatori.net Digital Innovation – Gli Smart Worker in Italia

In alcune città europee come Amsterdam si sono creati numerosi Smart Work Centers: spazi lavorativi connessi, flessibili e sostenibili situati presso i centri residenziali e pensati per essere utilizzati da aziende, start-up e università per ridurre gli spostamenti e creare un ecosistema di innovazione basato sul paradigma smart working.

Welfare aziendale

Si tratta di favorire la realizzazione di specifici interventi per la conciliazione / armonizzazione dei tempi di vita e di lavoro a seconda delle differenti esigenze del lavoratore / lavoratrici¹⁷.

Le aziende possono definire nuove forme di organizzazione del lavoro rispetto a:

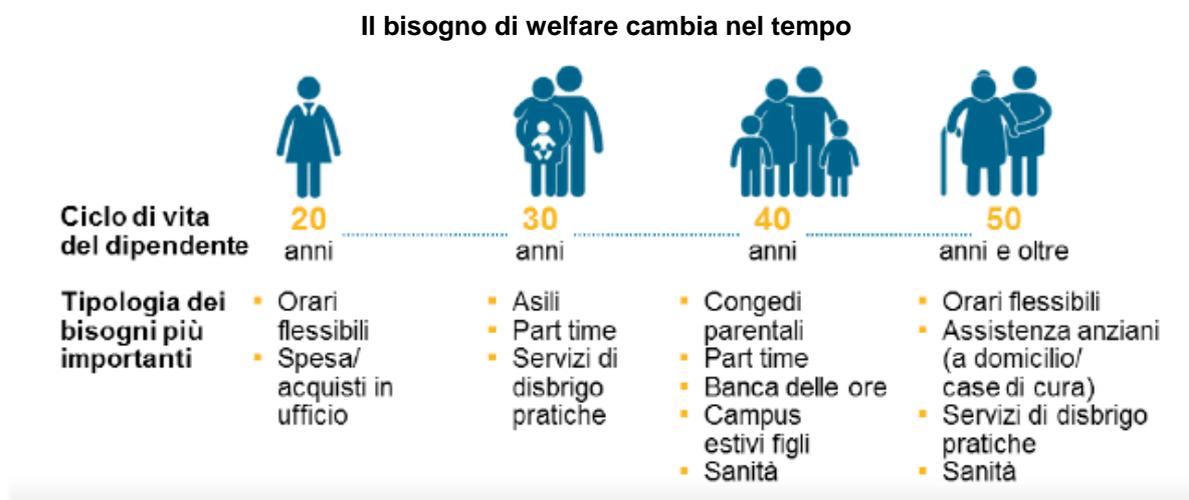
- Orari (turnazioni, flessibilità, congedi parentali, pause, permessi, ecc.);
- Processi di lavoro (distribuzione delle competenze, lavoro di team, sistemi di delega, orari delle riunioni, priorità, carichi di lavoro, pianificazione, ecc.);
- Luoghi di lavoro (telelavoro, lavoro decentrato, mobilità al posto di lavoro, smart working, ecc.)

Per intervenire su questi ambiti si possono attivare differenti strumenti di conciliazione:

- Servizi aziendali diretti o in outsourcing: mense e servizi time-saving, come catering, concierge, etc.;
- Servizi per bambini e ragazzi, come nidi, baby-parking, centri estivi e colonie;
- Trasporti aziendali;
- Servizi ricreativi, culturali, sportivi, turistici;
- Servizi di consulenza legale, familiare, finanziaria e fiscale, di orientamento scolastico;

¹⁷ Il welfare sussidiario. Un vantaggio per aziende e dipendenti. MC KINSEY, Anno 2013

- Spacci;
- Ambulatori medici di prevenzione e specialistici, etc.;



Fonte: Mc Kinsey, 2013

Esempi di pratiche di conciliazione in ambito aziendale

Organizzazione del lavoro

Istituita una linea di produzione ad orario differenziato che in via sperimentale segue un orario particolare, es. dalle 08,30 alle 17,00 con pausa. Accede prioritariamente il personale con figli frequentanti l'asilo nido e la scuola materna da 3 a 6 anni. **(Baxi)**

Possibilità di lavoro da casa fino al 20% del lavoro mensile, tramite dotazione informatica da parte dell'azienda. **(Safilo)**

Conciliazione famiglia-lavoro

Aumento percentuali di accoglimento domande part-time post maternità e ampliamento fino ai 4 anni, rispetto ai 3 anni previsti dal CCNL **(Sme Susegana)**

500.000 € stanziati per la costruzione di un asilo nido comunale con 30% figli dipendenti **(Luxottica)**

Permessi di due settimane per l'inserimento dei bambini negli asili nido **(Safilo)**

L'Amministrazione Comunale di Schio eroga un contributo alle famiglie dei bambini frequentanti le attività educative pomeridiane "Una scuola per amica", favorendo la partecipazione sia di bambini di famiglie con basso

reddito o in situazione di disagio socio-culturale, sia di bambini con difficoltà psicomotorie e/o disabilità.

(Progetto "Una scuola per amica")

Sportello donna: inserimento lavorativo, aiuto nella stesura dei curricula vitae e del bilancio di competenze; conciliazione vita-lavoro: informazioni su asili nido e/o strutture per l'infanzia, e aiuto nella compilazione della modulistica. **(Padova)**

Laica Spa di Barbarano Vicentino¹⁸

L'azienda crede fortemente nella funzione sociale dell'impresa che significa mettere le persone in primo piano e fare delle scelte che considerino il benessere delle stesse (qualità degli ambienti di lavoro, sicurezza, formazione). In particolare dare attenzione alle donne che hanno in esclusiva il grande compito di fare figli e alle quali quasi sempre viene delegata la cura di figli e anziani.

Misure a favore delle donne:

- _Orari flessibili, eventualmente per periodi di tempo fissati
- _Part time
- _Rientri gradualmente concordati
- _Stimolo alla responsabilità
- _Stimolo alla autonomia
- _Attenzione alla gestione delle ferie

Risposte ottenute:

- _Flessibilità vuol dire che quando i (le) dipendenti sono presenti danno il meglio
- _Solidarietà di gruppo per consentire le assenze
- _Disponibilità per occasioni particolari
- _Fidelizzazione e produttività

Associazione Aziende Modenesi per la Responsabilità Sociale d'Impresa

L'Associazione è un *network* di 35 imprese di vari settori del territorio modenese, nata a fine 2014 con l'obiettivo di realizzare attività e progetti sui temi della **Responsabilità Sociale e Sostenibilità d'Impresa**.

Le attività annuali prevedono un mix di eventi, tra cui: **seminari pubblici** su temi della Sostenibilità e CSR; **attività laboratoriali** di co-progettazione in partnership tra imprese associate; **eventi di formazione** interna dedicate ai soci; **collaborazione con altre Reti di imprese** impegnate in progetti di CSR; **disseminazione di buone pratiche** di CSR.

¹⁸ Anna Maria Moretto (Laica Spa di Barbarano Vicentino)

Quest'anno, in particolare, sono stati svolti quattro forum pubblici e quattro laboratori di co-progettazione su vari temi legati allo *Sviluppo Umano nelle imprese*, che hanno coinvolto circa 200 referenti di imprese. **Una delle iniziative da poco conclusa è stata una ricerca-indagine in rete tra diverse aziende** per coinvolgere i dipendenti e valutarne percezioni e bisogni rispetto al **welfare aziendale e al benessere in azienda**.

In sede di progettazione delle attività per il 2016, le tematiche scelte dalle imprese per la co-progettazione nei Laboratori sono state tre: **il welfare aziendale, lo sviluppo umano e le partnership tra imprese e soggetti del territorio**. Durante il lavoro di confronto nel corso dei *workshop*, si è arrivati all'idea di **implementare una ricerca per rispondere alle necessità e all'interesse di alcune imprese** sullo stato dell'arte delle percezioni dei dipendenti su welfare e benessere. Si tratta probabilmente di una delle prime indagini sul territorio di Modena sul tema del welfare aziendale, oltre che della prima occasione di ascolto strutturato dei propri dipendenti su questi temi per molte aziende associate.

Il welfare aziendale è stato da sempre uno dei pilastri tematici dell'Associazione. Il nostro *network* è nato nel 2009 come **Club delle Imprese Modenesi per la RSI**. Poi, a partire dal 2014 la rete si è costituita in associazione culturale. Sin dall'inizio, però, la prospettiva "interna" della CSR, alla quale appartiene anche lo strumento del welfare aziendale, è stato un riferimento tematico centrale: **negli anni sono stati numerosi i progetti di collaborazione, co-progettazione, formazione e informazione realizzati sul tema**.

Alcune delle aziende associate hanno profili molto sviluppati sul fronte della gestione della qualità del lavoro interna, con **piani di welfare elaborati** e diversi premi vinti a livello nazionale - due imprese associate ad esempio si sono classificate ai primi posti della ricerca **Welfare Index PMI 2016** -. Altre aziende sono invece ancora in fase iniziale di "studio" del tema: la ricerca realizzata ha appunto avuto anche l'obiettivo di **accompagnare i "beginners" verso una maggiore conoscenza del proprio contesto di bisogni interni**.

Operativamente, il primo passo è stato quello della condivisione dei temi e delle domande da inserire nell'analisi, a cui è seguita una prima bozza del questionario. La versione definitiva è stata poi sottoposta a circa 600 dipendenti in versione online.

La ricerca ha avuto lo scopo di individuare come i dipendenti valutano e considerano tre ambiti chiave legati alla RSI: **il benessere in azienda, le politiche e i bisogni di welfare aziendale e conciliazione vita-lavoro, le competenze extralavorative dei dipendenti**.

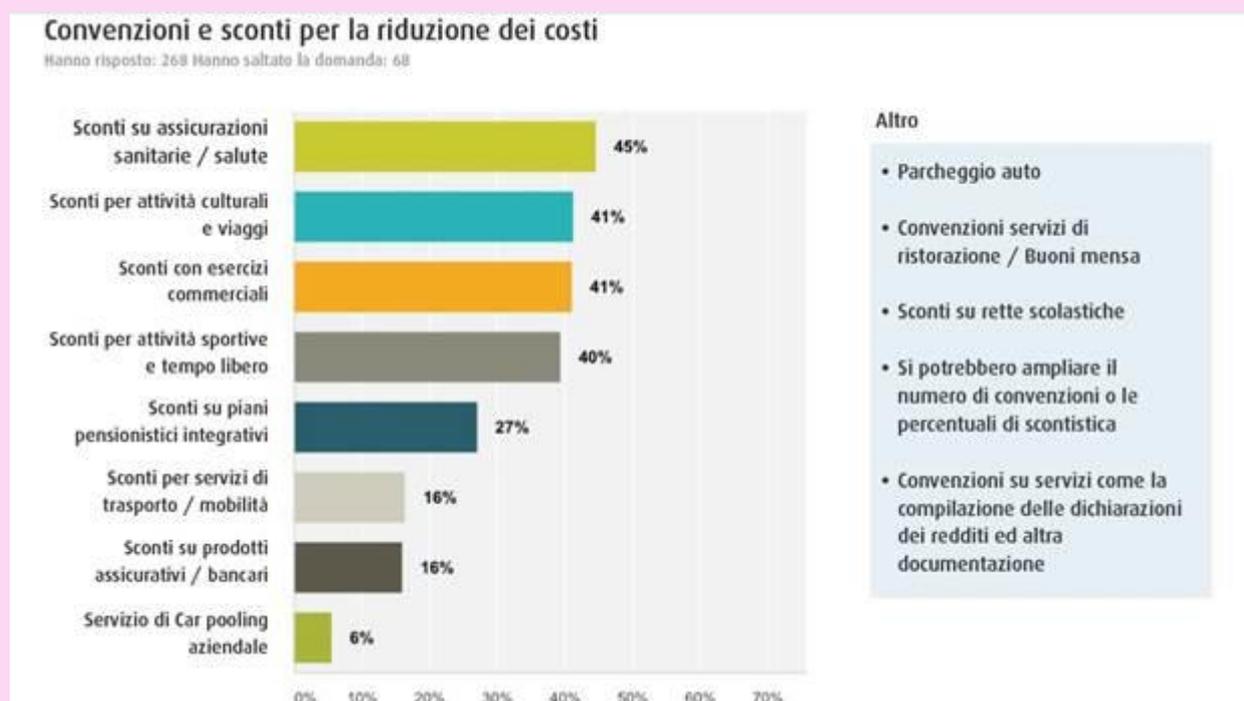
In totale, **sono stati coinvolti 336 dipendenti di 16 aziende di grandi, medie e piccole dimensioni, partner** dell'Associazione. Si tratta, nei fatti, di uno dei primi casi di collaborazione tra imprese appartenenti ad uno stesso contesto territoriale finalizzata ad analizzare la prospettiva dei dipendenti rispetto ai temi del welfare aziendale.

Sul fronte della valutazione del benessere in azienda, **emergono giudizi soddisfacenti per oltre il 65% del campione sulla qualità della relazione tra i colleghi e con i dirigenti di riferimento**. Ci sono invece spazi di miglioramento nella gestione della qualità del lavoro - mansioni, tempi, obiettivi - e nell'allineamento tra i valori comunicati e le attività praticate dall'impresa, dove la soddisfazione complessiva scende - seppur di poco - al di sotto del 50%. **I dipendenti hanno indicato alcune soluzioni**, come: il miglioramento del dialogo e dell'ascolto interno per accrescere la motivazione, la risposta alle esigenze di flessibilità di orario, l'organizzazione più efficiente dei processi e dei carichi di lavoro.

Per quanto riguarda la **valutazione delle percezioni e dei bisogni in termini di welfare aziendale e conciliazione vita-lavoro**, l'82% dei dipendenti giudica "sufficienti" o "buone" le iniziative realizzate dalle proprie imprese. **Per un potenziale miglioramento dell'offerta attuale di welfare aziendale**, i dipendenti hanno indicato un ventaglio di servizi che copre **quattro aree**:

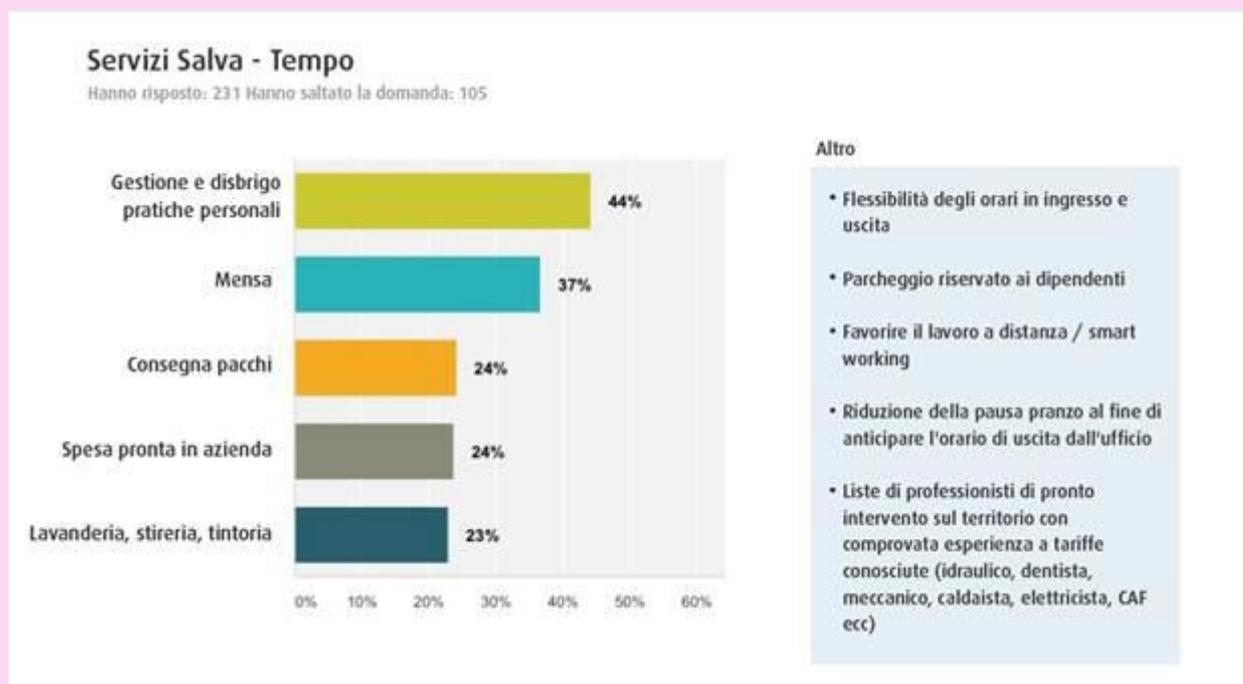
- 1. l'ampliamento di sconti e convenzioni su vari prodotti e servizi**, come assicurazioni, attività culturali, esercizi commerciali, tempo libero (Figura 1);
- 2. i servizi "salva-tempo"**, tra cui la gestione delle pratiche personali, il servizio mensa, la consegna dei pacchi e il servizio "spesa pronta" (Figura 2);
- 3. i servizi alla persona e di conciliazione vita-lavoro**, come centri estivi per figli, supporto scolastico o attività di *baby-sitting* (Figura 3);
- 4. la formazione professionale oltre gli obblighi di legge.**

Figura 1: L'ampliamento di sconti e convenzioni su prodotti e servizi



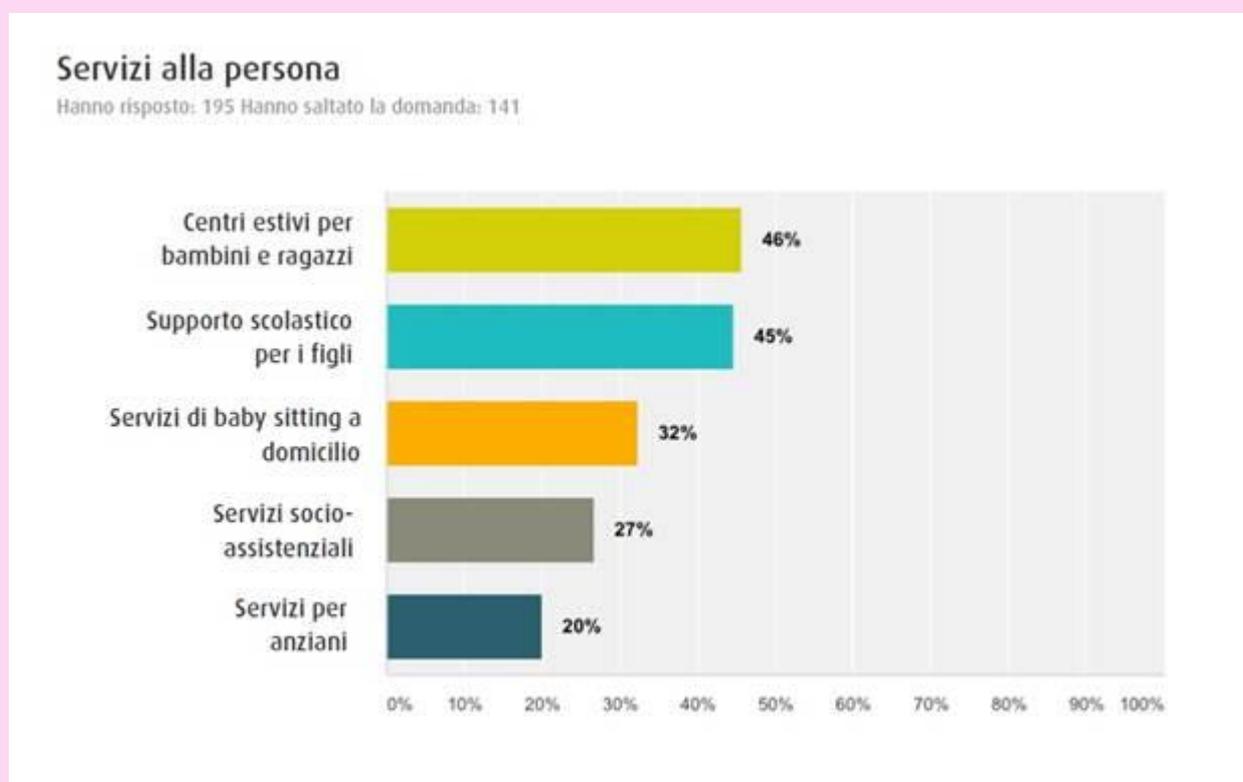
Fonte: La ricerca realizzata da Focus Lab

Figura 2: I servizi "salva-tempo" maggiormente richiesti dai dipendenti



Fonte: La ricerca realizzata da Focus Lab

Figura 3: I servizi alla persona e di conciliazione vita-lavoro più richiesti



Fonte: La ricerca realizzata da Focus Lab

Infine, **la terza area di indagine è stata la rilevazione delle competenze extra professionali disponibili dei dipendenti**, ossia quale contributo può essere messo a disposizione dal dipendente per iniziative di collaborazione tra imprese e territorio – scuole, associazioni, etc. **Il 60%, pari a oltre 200 dipendenti, ha dichiarato di essere disponibile a contribuire con le proprie competenze su oltre 20 aree di competenze-servizi**. Le priorità indicate sono state: il recupero scolastico, lo sport, la cucina, l'informatica, il bricolage, le lingue, l'assistenza a persone con bisogni.

Una volta raccolti ed elaborati i dati, abbiamo presentato i risultati, sia a livello aggregato sia per ogni singola impresa. Attraverso l'analisi dei dati raccolti, **le imprese hanno potuto ottenere indicazioni utili per organizzare azioni di miglioramento e per confrontare le proprie performance con quelle delle altre aziende**.

È ancora presto per affermare che l'indagine ha prodotto effetti concreti. Ciò che posso dire è che, sicuramente, **c'è stato un feedback positivo da parte delle imprese coinvolte**: l'indagine è servita per far avere loro un quadro della situazione chiaro ed aggiornato. Il nostro studio può essere il **punto di partenza per un perfezionamento dell'intervento delle aziende** sia in materia di welfare sia in materia di clima aziendale.

Coworking – Coffice - Cobaby

Collegato al fenomeno dello *smart working* stanno prendendo sempre più piede i centri coworking, ambienti di lavoro in cui professionisti lavorano in modo indipendente, ma che sono interessati alla sinergia che può avvenire lavorando a contatto con altre persone. Anche in Veneto si stanno diffondendo velocemente e si concentrano prevalentemente nelle città o nei principali centri direzionali. Dall'esperienza del coworking si stanno poi sviluppando altre forme derivate come:

- il *cobox*: un coworking per tutti coloro che lavorano nell'ambito dell'ICT, come programmatori o che in qualche modo utilizzano le nuove tecnologie nello sviluppo delle proprie attività lavorative;
- il *coffice*: spazio di condivisione a metà strada tra un bar e un coworking;
- il *cobaby*: spazio dedicato ai bambini per chi condivide gli ambienti di lavoro. A questo proposito si segnala l'attività svolta dall'associazione PianoC¹⁹ a Milano che ha creato uno spazio dedicato per far incontrare donne e lavoro. Oltre al cobaby l'associazione offre una serie di servizi "salva tempo": delega per fare la spesa e pagare le bollette (servizio "maggiordomo"); convenzioni con i negozi del quartiere; partnership per *catering*, *baby sitting*, *personal training*, animazione feste, estetiste e *urban bike messengers*. Si dà inoltre la possibilità di accedere alla *community* e partecipare ad eventi e corsi al di fuori della sfera lavorativa: si va da proposte per la genitorialità e la vita di coppia a corsi di cucina, yoga e autodifesa femminile.

¹⁹ www.pianoc.it

Piano Territoriale degli Orari (PTO)

Il Comune di Milano è stato tra i primi in Italia che hanno sviluppato il Piano Territoriale degli Orari (PTO). Secondo la legge nazionale 53/2000 e legge regionale 28/2004 il Piano territoriale degli orari è "uno strumento unitario per finalità ed indirizzi, articolato in progetti, anche sperimentali, relativi al funzionamento dei diversi sistemi orari dei servizi urbani e alla loro armonizzazione e coordinamento".²⁰

Ogni comune con più di 30.000 abitanti deve dotarsi di un Piano territoriale degli orari. Il sindaco ha il compito di coordinare e riorganizzare gli orari dei servizi sul territorio, sulla base degli indirizzi espressi dal consiglio comunale.

Il Piano territoriale degli orari, promosso dal Comune, è un documento di indirizzi strategici per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi e degli orari della città. Agisce per migliorare la qualità della vita dei cittadini e delle cittadine e degli abitanti temporanei.

Le sue finalità sono trasversali sia al tema della mobilità, per un servizio più sostenibile ed efficiente, sia a quello della sicurezza, garantendo una continuità del servizio anche negli orari notturni anche nelle periferie, e sia a quello della conciliazione perché attraverso una programmazione organica degli interventi è possibile dare maggiori opportunità ai cittadini, in particolare alle donne, di utilizzare i mezzi pubblici negli orari di scuola e di lavoro. Tra le sperimentazioni avviate, infatti, si ricordano ad esempio:

- _Io concilio in 5 scuole milanesi;
- _la Flessibilità orari di lavoro presso 2 direzioni in Comune;
- _Domeniche a spasso nella città senz'auto;

In questo percorso di lavoro sono stati individuati quattro filoni strategici:

- Milano accogliente, mirata alla ospitalità della città anche per gli ospiti temporanei
- Multifunzionalità di luoghi e servizi accessibili e fruibili, rivolta alla fruizione facile e confortevole dei luoghi;
- Tempi nuovi della mobilità sostenibile, volta a migliorare la qualità del tempo del muoversi;
- Conciliazione Vita Lavoro, attenta a fornire un migliore equilibrio tra attività professionale e tempo di vita.

Reti territoriali di conciliazione

Progetto WelfareNet²¹. Il progetto mette insieme e valorizza, per la prima volta, il ruolo del Welfare aziendale, territoriale e contrattuale, mettendo in luce contemporaneamente le esperienze e i servizi di Welfare già presenti sul territorio, facilitando la creazione di nuovi servizi, strutturandoli e rendendoli accessibili al tessuto imprenditoriale veneto di piccole e piccolissime imprese.

Nel 2016 WelfareNet si amplia e nasce Reti in Rete, che si propone di fare sintesi della progettualità realizzata per svilupparla ulteriormente sulla base di un innovativo modello di welfare territoriale, contrattuale ed aziendale regionale, in cui coinvolgere principalmente 5 categorie di attori: lavoratori e cittadini, aziende, operatori di servizi di welfare, enti pubblici e parti sociali.

²⁰ www.comune.milano.it

²¹ WelfareNet.it

Il modello si configura in una logica di "sussidiarietà circolare" nella quale non solo le funzioni dei soggetti pubblici si intersecano e si completano con quelle dei privati, ma dove ogni soggetto può essere coinvolto in più funzioni, sia come beneficiario che come attore attivo ed erogatore di servizi territoriali, che come promotore dell'intero sistema di welfare.

RTC ASL Milano ha previsto - come trait d'union tra la Rete e le alleanze - una Agenzia di conciliazione.

RTC di Pavia: alleanza che si è formata attorno al progetto "Garibaldi concilia". Avviato nel luglio 2013, il progetto si era rivolto al settore del commercio e nello specifico ai commercianti che operano nella via con l'obiettivo di costituire una rete multi-attore e di agevolare l'utilizzo di alcuni servizi di conciliazione.

RTC di Mantova con le sue tre Alleanze sono: Work-life Mantova, incentrata sul progetto Eugenio; Vita e lavoro, un binomio possibile che sta sperimentando il maggiordomo in azienda, coinvolgendo 6 imprese, e il voucher servizi; una terza, incentrata sulla sperimentazione del voucher multiservizi. Si sono impiegate le risorse assegnate all'Alleanza per riconoscere ai dipendenti dei voucher per il pagamento dei Cred (Centri ricreativi estivi diurni).

RTC di Varese ha messo al centro delle proprie azioni le PMI con la Rete Giunca, la prima rete d'impresе nata in Italia con l'obiettivo di condividere tra le aziende associate i servizi e le agevolazioni a favore dei dipendenti, che è stata la promotrice - nel gennaio 2015 - di un nuovo progetto di welfare inter-aziendale denominato eLAVOROeFAMIGLIA.

La badante di "condominio"

Si tratta di operatrici specializzate che si metteranno a disposizione per accudire e curare più persone malate di uno stesso palazzo. In questo modo, le famiglie potranno condividere i costi con un risparmio notevole sulla spesa complessiva per un'assistente privata.

Un progetto simile è stato attivato a Mestre nel quartiere Altobello in cui sono stati ristrutturati alcuni edifici per ospitare anziani semi-autosufficienti. Tale progetto prevede che gli ospiti di tali strutture siano seguiti al meglio, con occhi elettronici e occhi umani, quelli della badante (assistente familiare). Per quanto riguarda la parte sanitaria gli anziani potranno attivare una micro-telecamera e parlare direttamente con infermieri e medici, mentre per quanto riguarda i piccoli bisogni quotidiani, potranno rivolgersi alla badante (assistente familiare), che alloggerà nello stesso condominio. Tra microtelecamere, rilevatori di posizione, videocitofoni, telesoccorso e sistemi di misurazione automatica della pressione, le persone anziane sono monitorate giorno e notte.

Smart living²²

Lo smart living è una nuova filosofia di vita che permette di progettare e vivere in modo intelligente gli spazi domestici soprattutto quando si fa riferimento alla terza età. Invecchiare oggi è diventato un processo più complesso e gli anziani dei nostri giorni desiderano preservare il più a lungo possibile l'indipendenza nella propria casa o nel proprio appartamento. Tuttavia, le esigenze abitative cambiano con l'avanzare dell'età, non da ultimo perché la graduale riduzione della mobilità fa aumentare e intensifica l'utilizzo dell'abitazione. La fase di vita e il grado di assistenza richiesto, le possibilità economiche, lo stile di vita a cui si è abituati e l'integrazione nella rete sociale producono esigenze abitative estremamente variegata. L'organizzazione della casa o dell'appartamento, il luogo di residenza e la sicurezza dell'alloggio diventano sempre più importanti, mentre i modelli abitativi alternativi associati a moderni mezzi di comunicazione sono più richiesti che mai.

Accanto alle possibilità note come abitare nella propria casa, abitare in una residenza con servizio, in una residenza assistita, in un appartamento medicalizzato, in una casa di riposo e di cura, esistono anche forme abitative moderne e alternative, fra cui:

- la comunità domestica: in una comunità domestica, ogni abitante dispone del proprio appartamento con cucina e bagno privati. Questa forma abitativa potrebbe essere riassunta con il motto «buoni rapporti di vicinato con sfera privata».
- La comunità abitativa: in una comunità abitativa più persone abitano nello stesso appartamento o nella stessa casa (casa unifamiliare, villa, ecc.). Ognuno dispone di una o due camere per sé, mentre cucina e soggiorno sono a disposizione di tutti. A seconda degli spazi disponibili è possibile che anche il bagno sia condiviso.
- Abitare per aiutare: nell'ambito di questo approccio, persone anziane mettono a disposizione spazi abitativi per persone più giovani. La particolarità consiste nel fatto che il canone d'affitto non viene pagato con denaro, ma con prestazioni di servizio e di aiuto.

Un aspetto importante dell'abitare nella terza età è un'organizzazione dell'ambiente abitativo priva di barriere, che permetta agli anziani di mantenere il più a lungo possibile la propria autonomia abitativa. L'abitazione dovrebbe inoltre essere sufficientemente luminosa e offrire ampi spazi per muoversi con il deambulatore, essere dotata preferibilmente di doccia anziché di vasca da bagno e avere maniglie nei punti giusti.

Quando si costruisce una nuova abitazione o si ristruttura si dovrebbe pensare già oggi a quello che potrà essere domani, affinché le condizioni abitative possano essere adeguate alle nuove esigenze degli anziani. Dal 2009 la norma SIA 500 «Edifici senza barriere architettoniche» specifica i criteri da rispettare durante la costruzione e la ristrutturazione:

- Accesso senza gradini dalla strada/marciapiede fino alla porta d'ingresso dell'abitazione
- Cabina dell'ascensore capiente per poter manovrare una carrozzina

²² RITA ANGELONE, Smart Living nella terza età: modelli abitativi alternativi per anziani moderni. Anno 2016

- Nessun dislivello all'interno dell'abitazione
- Corridoi e porte più larghi almeno 1,20 m
- Dimensioni più ampie dei bagni

La spesa nella metropolitana – Il WALL

Si tratta di una modalità di ecommerce innovativo e consiste in un muro/display fatto di scaffali virtuali su cui sono esposti centinaia di prodotti di bellezza, per la cura della casa e della persona, generi alimentari. Il *Wall* all'ingresso della stazione metro di Loreto a Milano, per fare un esempio, è lungo più di 300 metri e "contiene" tutto quello che si può trovare nel più fornito supermercato della città. Lo schermo funziona come un touch pad e consente ai pendolari in attesa del treno di scegliere i prodotti, acquistarli e pagarli. La consegna della merce a casa è prevista anche dopo appena 60 minuti dall'ordine.

3. LE LINEE GUIDA

Le donne, per i compiti e i ruoli che gli vengono attribuiti e svolgono all'interno della società, hanno avuto e continuano ad avere la capacità di indirizzare l'attenzione verso le pratiche concrete di organizzazione della vita quotidiana, quell'insieme di azioni, tempi e spazi che solitamente si relegano nel campo dell'ordinarietà, della banalità di una routine senza opzioni che per questa ragione tendono ad essere dimenticati, non compresi nell'agenda politica, economica e culturale del nostro paese²³.

Prestare attenzione alle pratiche svolte dalle donne nella loro quotidianità come portare i bambini a scuola, accudire gli anziani, fare la spesa, recarsi agli uffici pubblici e utilizzare i mezzi pubblici per raggiungere il posto di lavoro, spinge a porsi numerose domande: l'attenzione esercitata dalle donne nei confronti delle pratiche di vita quotidiana ha saputo modificare il discorso sulla città? Ha avuto la capacità di indirizzare le trasformazioni urbane? Ha inciso seppure in modo parziale e circoscritto sulle condizioni di vita che le persone riescono concretamente a condurre nelle nostre città?

Esiste già una casistica abbastanza consolidata di sperimentazioni ed iniziative concrete finalizzate a questo scopo, ma è stato pensato di svolgere un seminario con rappresentanti di enti pubblici, istituzioni locali, associazioni di categoria, organizzazioni sindacali e associazioni "di genere" per raccogliere contributi e suggerimenti utili al fine di intervenire nei luoghi decisionali in cui tali azioni vengono effettivamente studiate e progettate.²⁴

In base alle esperienze di ciascun partecipante al seminario l'obiettivo è stato quello di cercare di individuare alcune "linee di indirizzo" che possano rappresentare uno strumento per il governo locale e per i processi di sussidiarietà autonomamente sperimentati nelle città e nei territori.

Queste "linee di indirizzo" dovrebbero fornire elementi utili per azioni di governo condivise su infrastrutture tecnologiche, sviluppo di un ambiente e mobilità sostenibile, creazione di hub di coworking a distanza (più imprese che condividono uno spazio di lavoro per i lavoratori smart); progettazione di servizi per le donne lavoratrici (asili, servizi di assistenza anziani, sicurezza domestica); formazione / aggiornamento tecnologico per le lavoratrici lontane dal posto di lavoro da qualche anno; partecipazione femminile alla vita attiva (volontariato, vita sociale e politica).

Più nel dettaglio nel corso del seminario è stato evidenziato quanto risulta difficile far collaborare il pubblico e il privato sui temi della conciliazione, mentre si tende spesso a lavorare a compartimenti stagni. Serve una regia comune, magari un'istituzione pubblica come una Asl che faccia da raccordo tra gli attori del territorio. In

²³ Saraceno, C. (2011b), *Cittadini a metà*, Rizzoli, Milano

²⁴ Il seminario si è svolto il 28 novembre 2016 a Padova presso la sede di Local Area Network. Si ringraziano per la partecipazione: Grazia Chisin – Segretaria Generale UIL Vicenza e Consigliera di Parità Provincia di Vicenza; Maddalena Scapin – INAIL Vicenza; Nedda Visentini e Desirè Molin – UO Statistica Regione Veneto; Maria Chiara Tosi e Maria Leonardi – IUAV; Luisa Biondi – Donne Confartigianato Impresa UPA Padova; Pierantonio Belcaro – Direzione Acquisti Affari Generali Regione Veneto; Chiara Cattani – geometra, rappresentante delle libere professioni ordinistiche e componente della Commissione Pari Opportunità della Regione Veneto; Alessandro Giglio Vicepresidente della Commissione Pari Opportunità della Regione Veneto; Francesca Pizzo Segretaria Territoriale UST Cisl Padova Rovigo con delega Pari Opportunità; Erika Tibaldo – Fondazione Zoè Vicenza; Costanza Giuliani Guastalla – studente Scienze Sociologiche Università degli Studi di Padova.

Lombardia ciò viene fatto dai Piani di Zona delle ASL, ma in Veneto dove esiste anche un'istituzione come le Intese Programmatiche di Area potrebbero essere queste a nominare una consigliera per la Conciliazione. Per fare questo però serve fare un "salto culturale", la disponibilità di tutti gli attori a mettersi attorno ad un tavolo e discutere sulle esigenze e sui servizi più richiesti: asili nido e strutture per anziani; flessibilità di orario e telelavoro; formazione sulle nuove tecnologie smart. Un esempio positivo in questo senso si riscontra nella Federazione dei Comuni del Camposanpieresese²⁵ in cui negli anni scorsi sono stati attivati una serie di progetti per favorire la creazione di reti "territoriali" d'impresa, anche incentivando le partnership pubblico-private, al fine di creare condizioni maggiormente favorevoli per lo sviluppo di "filieri certificate" in grado di accrescere la competitività del territorio²⁶.

Maggiore attenzione sul territorio significa studiare e progettare servizi che rispondano alle reali esigenze delle persone e specificatamente per le donne tendendo conto della loro vita lavorativa e della loro situazione familiare: per le donne più giovani e quelle con figli piccoli si tratta di offrire la possibilità di usufruire di orari di lavoro flessibili e ampliare l'offerta di asili e scuole; per le donne più mature, invece, si tratta di rendere più fruibili i congedi parentali, dare maggiore disponibilità al part time o alla "banca delle ore" e soprattutto rendere più accessibili i servizi sanitari per l'assistenza e la cura degli anziani o disabili. Sotto questo aspetto, inoltre, emerge la necessità di dare la possibilità alle donne di dedicare più tempo ai propri anziani. Dal punto di vista legislativo e in generale nell'attuale sistema di welfare la possibilità di assistere un anziano viene considerata un impegno "minore" rispetto alla maternità e alla crescita di un figlio. Ci sono, infatti, meno strumenti di conciliazione per la cura degli anziani e molto spesso una donna si sente "in colpa" perché non può assentarsi dal lavoro e dedicarsi all'anziano e si vede, quindi, costretta all'impiego di una badante o a ricorrere, se le condizioni economiche lo permettono, alle case di riposo presenti nel territorio. Nasce, dunque, la necessità di studiare nuovi strumenti di conciliazione affinché anche l'assistenza agli anziani acquisisca dignità, prevedendo magari il pagamento di voucher per le donne che si dedicano a questo tipo di attività. Dalla possibilità di utilizzare questa modalità di pagamento potrebbe beneficiare non solo la donna che accudisce, ma dal punto di vista psicologico anche l'anziano.

Tornando alla necessità di studiare una rete di servizi di conciliazione tra pubblico e privato è stato sottolineato il fatto che non si deve pensare solo al contesto urbano, ma si deve estendere l'attenzione a tutto il territorio comprese le periferie e le aree a densità abitativa meno diffusa. Si tratta, inoltre, di implementare una rete di servizi che includa tutte le categorie di lavoratrici, comprese i liberi professionisti, che ancora oggi accusano un'assenza totale di politiche di welfare.

Il telelavoro, il coworking sono esperienze ancora poco diffuse in Veneto e questo dipende in parte dalla scarsa informazione a riguardo. A tale scopo appare necessario migliorare l'informazione e la sensibilizzazione riguardo alle politiche attive nei territori: aumentare i portali d'informazione (progetti gestiti dalla regione o da qualche altro ente territoriale) potrebbe dare la possibilità di far conoscere i possibili servizi disponibili e rappresentare uno strumento utile per colmare il gap informativo che si avverte soprattutto nelle aree di periferia.

²⁵ www.fcc.veneto.it

²⁶ Progetto "La Fabbrica Sostenibile del Bello e Ben Fatto", www.fcc.veneto.it

La sperimentazione di nuove modalità di lavoro potrebbe, inoltre, aiutare a superare la diffidenza da parte dei datori di lavoro nel costruire un nuovo rapporto con i propri dipendenti basato sulla responsabilità e sulla fiducia: anche se un lavoratore / lavoratrice non può essere fisicamente presente nel luogo di lavoro è possibile mantenere un rapporto collaborativo stipulando un contratto per obiettivi e risultati raggiunti. Questa modalità di lavoro faciliterebbe chi è "costretto" a rimanere a casa per esigenze familiari.

Per superare questo gap culturale, inoltre, appare opportuno fare in modo che nei luoghi di governance / decisionali ci siano più donne, e non solo di una certa età: la loro breve o consolidata esperienza coniugata con le rispettive esigenze familiari potrebbe favorire lo sviluppo di politiche di welfare più attente alla conciliazione. Questo permetterebbe di superare anche quegli ostacoli al cambiamento che molto spesso frenano lo sviluppo (soprattutto nelle logiche della pubblica amministrazione).

Dal punto di vista delle infrastrutture, infine, si rileva un'attenzione ancora molto marginale nelle politiche di welfare: le abitazioni e non solo le città dovrebbero essere più smart ripensando gli spazi domestici più a misura di anziano con porte / ingressi più ampi, accessi facilitati, dotazioni specifiche per permettere la deambulazione e agevolare lo svolgimento delle più comuni mansioni domestiche. In questo modo l'anziano sarebbe più indipendente e si riapproprierebbe della propria autonomia beneficiandone anche dal punto di vista psicologico. Si potrebbe pensare, inoltre, a progetti di co-housing o a vere e proprie case comunitarie nelle quali più anziani possono essere controllati da un'unica persona. Ciò rappresenta una risposta concreta al fenomeno delle badanti costose e danno la possibilità agli anziani di continuare a relazionarsi tra di loro. Tutto questo, inoltre, permetterebbe di superare anche il problema degli anziani soli che abitano in case grandi, dispendiose e poco funzionali soprattutto se si fa riferimento alle abitazioni dei centri storici delle grandi città.

BIBLIOGRAFIA

- ANCI, *Il libro bianco sulle città metropolitane*. Anno 2016
- ANGELONE R., *Smart Living nella terza età: modelli abitativi alternativi per anziani moderni*. Anno 2016
- AQUARO P., *Se l'auto è condivisa. Ecco come la sharing economy sta conquistando la mobilità*. Corriere della Sera 29 novembre 2016
- BALBO, L., *Friendly. Almanacco della società italiana*, Anabasi, Milano, 1994
- BONFIGLIOLI, S., MAREGGI, M., *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, in Urbanistica-Quaderni collana dell'INU, Supp. al n. 107 di Urbanistica, anno III. Anno 1997
- BONOMI A., MASIERO R., *Dalla smart city alla smart land*. Marsilio, Venezia 2014
- BONOMI A., DELLA PUPPA F., MASIERO R., *La società circolare Fordismo, capitalismo molecolare, sharing economy*, DeriveApprodi, Roma 2016
- BOTTINI, F., *Spazio Pubblico*, Ediesse, Roma. Anno 2010
- CANTISANI M.M., *Per una pianificazione dei servizi differente. Leggere la complessità urbana attraverso pratiche di donne e vita quotidiana*. Dottorato di ricerca in Urbanistica e Pianificazione Territoriale XIX ciclo. Università degli studi di Napoli "Federico II". Facoltà di Architettura. Anno 2007
- CARTA DELLA MOBILITÀ DELLE DONNE – FEDERMOBILITÀ. ANNO 2012
- CITTALIA, Fondazione ANCI Ricerche, *La mobilità urbana e sostenibile in Italia e in Europa*. Anno 2010
- ERNST & YOUNG, SmartCity Index, 2016
- EUROPEAN PARLAMENT, Policy Department A: Economic and Scientific Policy, *Mapping Smart Cities in the EU*. Anno 2014
- FORUMPA, Icity Rate, 2016
- GENDER EQUALITY COMMISSION, *Implementation of the Council of Europe Gender Equality Strategy 2014-2017*. Annual Report 2015
- GRANELLI, A., *Città intelligenti? Per una via italiana alle Smart cities*, pref. Francesco Profumo Postfazione Graziano Del Rio, Luca Sossella editore, Roma 2012
- INU, *Smart cities and community-based planning. Innovazione e qualità del futuro*. Anno 2014
- ISTAT, *Ambiente urbano: gestione eco sostenibile e smartness*. Anno 2016
- ISTAT, *I flussi del pendolarismo. Censimento della popolazione*. Anno 2011
- ISTAT, *Indagine sui consumi alle famiglie*. Anno 2015
- ISTAT, *Rapporto Bes 2015: il benessere equo e sostenibile in Italia*. Anno 2015
- ISTAT, *UrBes 2015 - Il benessere equo e sostenibile nelle città*. Anno 2015
- LEGAMBIENTE, *Ecosistema Urbano*. Anno 2016
- LEGAMBIENTE, *Rapporto Pendolaria*. Anno 2015
- LUCCHINI G., *La Responsabilità Sociale e le Politiche di Welfare nelle strategie d'impresa e nello sviluppo del territorio. Un modello di rete per le PMI: il caso Welfare.Net*, Università di Padova, Tesi di Laurea, relatore prof. Giampiero Vecchiato, a.a. 2015 - 16
- MC KINSEY, *Il welfare sussidiario. Un vantaggio per aziende e dipendenti*. Anno 2013
- MINISTERO DELL'INTERNO, *Numero dei delitti denunciati all'autorità giudiziaria dalle forze di polizia*. Anno 2014.
- MUNARIN S., TOSI, M.C., *Spazi del welfare. Esperienze, luoghi, pratiche*. Quodlibet, Macerata. Anno 2011

- NARDINI M., SARACENO C., *Conciliare famiglia e lavoro*. Il Mulino. 2011
- PAVOLINI E., *Welfare aziendale e conciliazione. Proposte ed esperienze dal mondo cooperativo*, Il Mulino, Bologna 2016
- REGIONE VENETO, Commissione Regionale Pari opportunità, *Abitare al femminile*. Anno 2012.
- REGIONE VENETO, *Gli incidenti stradali nel Veneto*. Anno 2014.
- REGIONE VENETO, Commissione Regionale Pari opportunità, *Il fenomeno degli omicidi domestici in veneto nel triennio 2009-2011*. Anno 2012.
- REGIONE VENETO, Commissione Regionale Pari opportunità, *Il tempo ritrovato. Percorsi, idee e proposte di conciliazione in Veneto*. Anno 2013.
- REGIONE VENETO, Commissione Regionale Pari opportunità, *La "mia" impresa. Nuovi lavori e nuove professioni. L'imprenditoria femminile in Veneto*. Anno 2013.
- SARACENO C., *La sfida delle donne per un welfare più giusto*, Repubblica 11-7-2011
- SARACENO, C., *Cittadini a metà*, Rizzoli, Milano. Anno 2011
- THE EUROPEAN HOUSE AMBROSETTI, *Smart Mobility. Muoversi meglio per vivere meglio*. ANNO 2012
- VIANELLO, MICHELE: *Smart Cities. Gestire la complessità urbana nell'era di Internet*, Maggioli editore, Rimini 2013

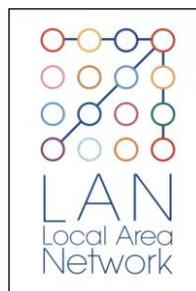
Webgrafia

- ABITARE50EPIÙ, www.abitare50epiù.ch
- ANCE – Associazione Italiana Costruttori Edili, www.ance.it
- AGENDA ITALIANA PER IL DIGITALE, www.agid.gov.it
- ASSOCIAZIONE PIANOC, www.pianoc.it
- COMMISSIONE EUROPEA, Direzione per la mobilità e il trasporto, www.europa.eu/transport
- COMUNE BOLZANO, www.comune.bolzano.it
- COMUNE MILANO, www.comune.milano.it
- COESIONE SOCIALE, dati.coesione-sociale.it
- ERNST&YOUNG, www.ey.com
- FEDERMOBILITÀ – Associazione per il governo regionale, locale e urbano della mobilità sostenibile, www.federmobilita.it
- FEDERAZIONE DEI COMUNI DEL CAMPOSAMPIERESE, www.fcc.veneto.it
- FORUMPA, www.forumpa.it
- ICITYLAB, www.icitylab.it
- INAIL, dati.inail.it
- ISFROT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, www.isfort.it
- ISTAT, www.istat.it
- LAICA SPA, www.laica.it
- OSSERVATORI DIGITAL INNOVATION, Osservatorio Smart Working – Politecnico Milano, www.osservatori.net
- OSSERVATORIO NAZIONALE SULLA SHARING MOBILITY, osservatoriosharingmobility.it
- PROGETTO FUTURO AL FEMMINILE, www.futuroalfemminile.it

PROGETTO WELFARENET, *welfare.net.it*

REGIONE VENETO, *statistica.regione.veneto.it*

VENETO LAVORO, *www.venetolavoro.it*



Local Area Network s.r.l.

P.tta Gasparotto, 8 – 35131 Padova

Tel. 049 8046411 Fax 049 8046444

www.lanservizi.com info@lanservizi.com

P. IVA e C.F. 03916980281
