

Caro lettore,

Il Mobility Management (MM) si sta diffondendo. Sempre più paesi stanno applicando il MM e aumenta sempre più il numero di progetti. Ma da dove può iniziare una città, un Comune, una Regione o una Nazione con poca esperienza di MM? Con l'inizio del nuovo anno, forniremo alcuni consigli ed indicazioni su come è stato introdotto in Europa il MM all'interno delle politiche pubbliche e delle buone pratiche di mobilità.

Utilizzare le tradizioni



Nei nuovi stati membri diverse città avevano un'importante tradizione nell'utilizzo della pedonalità, della mobilità ciclistica o del trasporto pubblico, ma ora si trovano ad affrontare la minaccia del crescente traffico automobilistico. Ad esempio, la città di **Scutari, Albania**, ha una ripartizione modale che molte città possono solo sognare: più del 70% degli spostamenti settimanali sono effettuati in bicicletta e a piedi. Lo spazio stradale è ancora diffusamente condiviso tra le automobili, le biciclette e i pedoni. Tuttavia, dal 2001 al 2009 il numero di automobili circolanti nella regione di Scutari è raddoppiato (passando da 8.790 a 18.800) e l'impiego dell'auto nel centro città è triplicato in un decennio. La tradizione dell'uso della bicicletta è una grande risorsa utilizzabile a favore degli sforzi in materia di gestione della mobilità. Il **Progetto Europeo**, recentemente concluso e realizzato tra Scutari e le Fiandre, ha perseguito l'obiettivo di preparare il personale del Comune di Scutari ad utilizzare misure di MM per mantenere l'identità di una città ciclabile ed invertire il trend di crescita nell'impiego dell'automobile.

Le misure di mobility management non si applicano solo a seguito della realizzazione di infrastrutture per le auto ma, affinché sia possibile cambiare i comportamenti, è necessario avere a disposizione valide alternative all'automobile: trasporto pubblico, percorsi e corsie ciclabili, vecchi e nuovi spazi di condivisione, zone pedonali e buone infrastrutture per la pedonalità.

Inizia con i siti



Quando i Paesi Bassi si avviarono al MM nel 1986, l'obiettivo principale era quello di ridurre l'impiego dell'automobile nei viaggi di lavoro e negli spostamenti dei dipendenti verso particolari luoghi di lavoro. Il successo dei Piani di Spostamento aziendali – una diminuzione dal 20 al 30 per cento dell'utilizzo di automobili – ha comportato una posizione più strategica del MM nelle politiche dei trasporti. Analogamente, nel 1995, alcune aziende, agenzie governative e ospedali del Regno Unito hanno iniziato a pianificare gli spostamenti aziendali (green commuter plans). Il successo ottenuto si è rapidamente diffuso in altri luoghi di attrazione, come scuole, aeroporti e luoghi ricreativi.

Le scuole e i luoghi di lavoro sono le realtà ideali per iniziare a lavorare quando si introduce il MM. Rappresentano fino al 60% degli spostamenti quotidiani. Questi viaggi, per lo più, hanno ogni giorno lo stesso percorso e lo stesso orario, il che rende relativamente facile cambiare modalità. Queste istituzioni hanno anche canali di comunicazione e autorità per raggiungere tutti i membri della propria comunità, anche se convincerli a partecipare a volte può essere difficile. A livello nazionale può essere d'aiuto un sostegno. In Germania, è stato introdotto a livello nazionale il concetto che ogni entità (società, scuola, amministrazione, ecc) è responsabile per il traffico che genera.

Iniziare con un piccolo budget



Prendendo le scuole come punto di partenza, la città di Fagaras, Romania, ha sviluppato un progetto su piccola scala come parte di un'iniziativa di formazione TRANSPORT LEARNING sui trasporti attraverso il continuo supporto dei formatori. La conseguente campagna I walk to school è risultata come il migliore mini progetto sviluppato dai partecipanti ai 64 eventi formativi TRANSPORT LEARNING. La campagna ha compreso:

- un **Traffic Snake Game** (coinvolgendo 500 bambini della scuola materna e 2000 studenti)
- un **Pedibus** (coinvolgendo 500 studenti delle scuole medie e 200 studenti delle scuole superiori)

L'iniziativa ha avuto notevole attenzione da parte dei media locali (consulta questo [news della televisione rumena](#)). Alcune scuole hanno continuato queste azioni dopo la chiusura ufficiale della campagna.



Il Progetto europeo **TRANSPORT LEARNING** (2011-2013) ha aiutato i dipendenti comunali a sviluppare soluzioni migliori per i sistemi del trasporto urbano. Il **materiale formativo** (manuali e presentazioni in nove lingue) sono attualmente disponibili gratuitamente.

Fallo da solo: applicalo al tuo comune



CIVITAS – Aalborg Source: www.civitas.eu

Probabilmente il miglior modo per ottenere il coinvolgimento degli stakeholder locali è quello di dare il buon esempio. Allora perché non iniziare con i propri dipendenti comunali? Ciò è possibile introducendo il car pooling, condividendo le flotte comunali con i residenti al di fuori dell'orario lavorativo, mettendo a disposizione una flotta biciclette per gli spostamenti di lavoro: sperimentando per se stessi, i comuni sono più credibili nella promozione di queste pratiche sul proprio territorio.

Alcuni esempi di iniziative di successo realizzate in piccole città e paesi della Svezia si possono trovare [qui](#). Nel Comune di Växjö, ad esempio, ogni dipartimento deve pagare 11 € (100 corone svedesi (SEK)) ad un fondo interno per il clima per ogni tonnellata emessa di CO2. Nel primo anno, questo fondo ha raccolto € 45.000. Tutti i dipartimenti comunali e le aziende possono ricorrere al fondo per sostenere progetti innovativi per il clima.

Rendi la mobilità sostenibile visibile



Source: CIVITAS Zagreb

Il MM si occupa di cambiare la mentalità delle persone in favore della mobilità sostenibile e di ambienti di vita sani. Le misure di MM visibili in strada aumentano la consapevolezza del problema della mobilità tra i cittadini.

La Germania ha dato avvio al MM nel 1991, aprendo **un mobility centres** a Hameln e Francoforte, per informare i viaggiatori sui trasporti sostenibili. La città CIVITAS di Zagabria, Croazia, ha ristrutturato un vecchio tram trasformando il veicolo in un Info Point dove i cittadini vengono continuamente informati sulle misure CIVITAS nel proprio quartiere e i loro commenti e feedback sono stati raccolti (consulta [CIVITAS Toolkit on effective communications and marketing](#), p. 24-25). In diverse città CIVITAS, CIVITAS è diventato un marchio che identifica i molti sforzi fatti per la mobilità sostenibile, rendendoli visibili al pubblico. **La Settimana Europea per la Mobilità (European Mobility Week)** è un altro strumento molto popolare per attivare e unire gli stakeholder locali e sensibilizzare l'opinione pubblica sulla mobilità sostenibile.

Utilizzare altre misure e obiettivi politici come leva



CIVITAS Source: www.civitas.eu

Una modalità per introdurre il MM è utilizzarlo per incrementare misure comunemente considerate 'hard', come nuove infrastrutture. Nei Paesi Bassi, ad esempio, il mobility management ha ottenuto un buon supporto durante i lavori di realizzazione su larga scala di due tangenziali vicino Amsterdam.

Gli ostacoli sono stati tenuti lontani attraverso un efficace pacchetto di misure. Ciò ha creato una nuova 'credibilità' nella gestione della mobilità. Oggi, l'autorità stradale Rijkswaterstaat ha pienamente accolto il mobility management nei progetti su larga scala di costruzione e manutenzione stradale. (approfondisci su [EPOMM book](#))

Se un'autorità è già impegnata a prevenire i cambiamenti climatici attraverso un uso razionale dell'energia (ad esempio [Il Patto dei sindaci \(Covenant of Mayors\)](#)) o al miglioramento della salute (consulta [ENDURANCE e-update sulla salute](#)), il MM può essere inserito in tali piani.

Difficoltà



Source: www.eltis.org

Come ha dimostrato [Mobility Management Monitor](#) (p.6) curato nel 2012 da EPOMM, molti Paesi ancora dibattono sulla definizione di mobility management e sulla traduzione del termine nella loro lingua locale. Alcuni Paesi utilizzano un nome diverso: travel planning, smart travel, mobilità sostenibile o viaggi verdi. Inoltre, il MM è di competenza da uno a quattro o cinque Ministeri a seconda del Paese. Oltre a produrre confusione, ciò dimostra l'importanza del MM in molte questioni di rilevanza nazionale, come i trasporti, l'ambiente, le infrastrutture e la salute, per citarne alcune.

Molti sostenitori del MM in Paesi e città di recente avviamento hanno a che fare con i politici per contrastare il traffico automobilistico, lo sviluppo del territorio che favorisce l'impiego dell'automobile, i sistemi di tassazione e di regolamentazione con effetti negativi, come gli elevati rimborsi chilometrici per l'uso dell'automobile, i benefici fiscali per le auto aziendali o la fornitura obbligatoria di spazi di sosta: vedi per esempio [Mobiel 21's presentation at the ECOMM 2013](#) o la brochure UK [Soft measures – hard facts](#).



So far, 11 European countries have joined EPOMM to promote MM in their territories

I Paesi, in cui il mobility management è già stato introdotto nella propria agenda nazionale, sono spesso all'avanguardia. Nella maggior parte dei Paesi, il mobility management è principalmente materia per regioni e comuni. Molto spesso, i Paesi più performanti sono quelli supportati da un programma efficiente e chiaro. Per il governo nazionale [diventare membro di EPOMM](#) è un importante passo per integrare il MM nel proprio Paese e per ottenere l'accesso immediato a scambio di conoscenze e know-how di Paesi esperti. Come anticipazione, la recente pubblicazione dell'[EPOMM book](#) offre molte buone pratiche degli 11 Paesi membri di EPOMM.

Essere connessi



Source: www.civitas.eu

Partire da semplici misure è un modo per acquisire esperienza con il MM e introdurre il concetto di mobilità sostenibile nella vostra città. A un certo punto, però, il MM dovrebbe essere integrato come parte essenziale delle politiche di mobilità locale, preferibilmente in un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile (SUMP).

Ovviamente, non c'è bisogno di inventare di nuovo la ruota. Ci sono molti modi per imparare da altre città, regioni e paesi esperti:

- Lavorare assieme a città vicine più esperte.
- Ricorrere a fondi nazionali (consulta la [EPOMM e-update on funding](#)) – molti programmi nazionali hanno materiali di orientamento per aiutare a implementare misure.
- Partecipare ad un Progetto Europeo. Per trovare organizzazioni nel tuo paese con esperienza in Progetti Europei, consulta [il database dei progetti di EPOMM del tuo paese](#): seleziona il tuo paese e clicca 'EU-Project Partners' nel menù di destra. Clicca 'Documents' per trovare materiale informativo sui Progetti europei esistenti nella tua lingua locale (tutte le versioni in inglese possono essere consultate nella pagina del Regno Unito). Consulta anche la nostra [e-update su CIVITAS](#).
- I Paesi membri di EPOMM possono impegnarsi in [transfer sessions](#) con altri paesi per importare politiche e buone pratiche.

- Leggi esempi di buone pratiche nel database [MaxEva](#), e consulta sul sito web [Eltis](#) ([casi studio](#), [strumenti](#) and [video](#))
- Ricevi una revisione delle tue politiche di mobilità: [Bypad](#), [Ecomobility SHIFT](#), [ISEMOA](#), [QUEST](#), [ADVANCE](#)
- Partecipa a un network: [Traffic Snake Game International](#) (MM per le scuole elementari), [SEE MC net](#) (Mobility Centres), [CIVITAS Forum Network](#), o uno dei [network nazionali CIVINET](#).
- Sigla il [Patto dei Sindaci](#) o la [Carta di Bruxelles](#).

Eventi futuri

- **Transport Ticketing and Passenger Information 2014**
27-29 gennaio 2014 - Londra, UK
www.transport-ticketing.com
- **ECOMM 2014**
6-8 maggio 2014 – Firenze , Italia
www.ecomm2014.eu

Per altri eventi, visita [EPOMM Calendar](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



lebensministerium.at



Finnish
Transport
Agency



INSTITUTO DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES, I.P.



Norwegian Public
Roads Administration



Certu



Belgian Platform on Mobility Management



ECOMM 2014



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive