

Caro lettore,

quasi tutti concorderanno sul fatto che desideriamo che le nostre città siano posti pieni di vita in cui si vive bene e le persone hanno accesso a tutti i servizi e a tutte le attività a cui vogliono partecipare. Ma la domanda chiave è come esattamente questa visione del futuro andrebbe tradotta in azioni concrete. Quali misure della mobilità possono aiutare realmente a realizzare gli obiettivi dei piani urbani della mobilità sostenibile (SUMP)? Non c'è una ricetta unica per il successo, ma ci sono delle eccellenti linee guida ed esempi che possono aiutare ogni città a trovare una combinazione di misure che sia adatta al contesto locale e alle sfide poste da quel contesto.

Questo argomento verrà trattato in **vari modi** dal prossimo **ECOMM**. La scadenza per inviare una presentazione è il 16 dicembre – maggiori dettagli [qui](#).

In questa e-update indicheremo alcune utili intuizioni e strumenti per aiutarti a trovare il giusto mix di misure per la tua città. Ma prima, diamo un'occhiata agli ultimi sviluppi del nostro progetto ENDURANCE.

Reti nazionali ENDURANCE in continua espansione



Gli NFP di ENDURANCE si sono incontrati a Salonico per scambiare esperienze. Foto: Mari Jüssi, 11 novembre 2015



Mappa dei paesi ENDURANCE

Nella nostra precedente e-update abbiamo presentato lo stato attuale delle reti nazionali ENDURANCE in metà dei paesi aderenti. L'altra metà, però, ha ugualmente lavorato sodo per costruire delle reti durevoli che possano supportare le città nello sviluppo dei SUMP. Ecco una breve panoramica:


Europa del Nord:

-  **Lituania - 13 città**

Con i suoi 13 membri, la rete lituana ha superato le aspettative. L'Associazione delle Autorità Locali in Lituania ha accettato di assumere il ruolo di coordinatore della rete per le città dotate di SUMP. Ciò garantirà una certa continuità sostenibile al progetto ENDURANCE. Nel frattempo, il supporto del governo ai SUMP continua ad aumentare. Da gennaio del prossimo anno, 16 città lituane avranno accesso a fondi nazionali come aiuto allo sviluppo (e all'applicazione) dei SUMP. Per sostenere ciò, il Ministero dei Trasporti lituano sta anche supportando una serie di eventi di training e di sensibilizzazione.

-  **Norvegia - 6 città**

La **Prima conferenza norvegese sui SUMP** ha avuto luogo a Oslo il 9 aprile 2015. La partecipazione è stata imponente – quasi 140 delegati hanno partecipato all'evento, in rappresentanza di 16 diverse città norvegesi, oltre a ministeri, agenzie governative, consigli di contea e alcune istituzioni pubbliche e private. La conferenza è stata un importante contributo nell'inserire i piani della mobilità sostenibile nell'agenda norvegese. Il **secondo evento nazionale** (link in norvegese) ha appena avuto luogo, il 27 novembre. Le città di Oslo, Bodø e Sandnes hanno presentato il proprio lavoro sulla pianificazione della mobilità.

-  **Estonia - 2 città, 50 persone**



La rete dei SUMP estone, chiamata LILI – "Linnad ja liikuvus" o "Città e Mobilità" – è attualmente una rete di più di 50 persone, rappresentanti di città, ONG, società di consulenza, organizzazioni di ricerca e ministeri nazionali che si incontrano una o due volte l'anno per ispirazione, scambio di informazioni e training. L'NFP estone modera anche un **gruppo di discussione LILI** (link in estone) su Facebook con più di 670 membri, inclusi rappresentanti del settore pubblico, esperti della pianificazione urbana e della mobilità, compagnie di trasporti, ONG, politici, giornalisti e altri stakeholder, rendendolo il canale principale di diffusione di notizie locali e internazionali sulla mobilità e sui problemi del trasporto sostenibile. Il progetto ENDURANCE ha anche reso possibile a un rappresentante del Ministero dell'Economia di prendere parte a un seminario ENDURANCE finlandese e di visitare Helsinki.

-  **Lettonia - 2 città**



Il 21 ottobre, la rete lettone ha tenuto un seminario sui SUMP a cui hanno partecipato rappresentanti di 10 città della Lettonia, due regioni e il Ministero dei Trasporti. Molte città hanno presentato i propri piani e progetti nel campo dei trasporti, delle infrastrutture urbane, dello sviluppo della mobilità con una visione a medio termine per il 2020. I partecipanti hanno notato l'utilità di questi incontri e discussioni ed espresso il desiderio

di continuare con questi seminari in futuro. Daugavpils e Rezekne hanno aderito alla rete ENDURANCE e altre città hanno manifestato il loro interesse.




Europa orientale:

-  **Ungheria - 7 città**
Sette città ungheresi hanno aderito alla rete ENDURANCE. Nel 2015 la rete ha aderito a KETOSZ, l'Associazione Nazionale degli Insempiamenti Bike-friendly. Sono stati organizzati due incontri nazionali sui SUMP, il prossimo avrà luogo a febbraio 2016. Anche se la maggior parte delle città ancora non ha dei piani di mobilità sostenibile, è ugualmente interessata ad allargare la propria conoscenza sulla progettazione di un proprio SUMP in futuro. Nella capitale, Budapest, il SUMP è in corso di applicazione ed è stato accettato molto favorevolmente dai cittadini. Una [versione in inglese](#) è disponibile online.
-  **Polonia - 22 città**
Finora 22 città hanno aderito alla rete ENDURANCE in Polonia. Diciassette di queste hanno partecipato al sondaggio ENDURANCE sui SUMP per determinare a quale stadio si trovano le città nello sviluppo e nell'implementazione dei SUMP, ma la principale barriera per le autorità locali consiste nel trovare le risorse finanziarie utili per la preparazione dei SUMP. Il sondaggio ha ottenuto una sorprendente copertura da parte della stampa tramite radio e internet. Molti quotidiani locali hanno contattato l'NFP polacco CIFAL Płock, chiedendo se potevano pubblicarne i risultati. Anche alcuni rappresentanti delle piccole città e delle organizzazioni no-profit si sono dimostrati interessati ai risultati della ricerca.

Europa del Sud:

-  **Grecia - 19 città**
Al suo primo evento nazionale la rete greca ha già attratto 125 partecipanti, la maggior parte dei quali era costituita da rappresentanti delle autorità locali e regionali, come pure da altri stakeholder. I rappresentanti delle autorità hanno riconosciuto l'importanza dei SUMP nel raggiungimento dei loro obiettivi. Alcune barriere sono però costituite dalla mancanza di staff specializzato nello sviluppo e nel supporto di un SUMP e dal fatto che la mentalità attuale non è favorevole alla partecipazione pubblica nel processo decisionale. Il mese scorso, la rete ha tenuto il suo secondo meeting nazionale.
-  **Slovenia - 7 città**
In Slovenia ENDURANCE coopera con la [piattaforma slovena per la mobilità sostenibile](#) che è stata lanciata nel 2012. È gestita dall'[Istituto di Pianificazione Urbana della Repubblica di Slovenia](#) che coopera attivamente con il Ministero delle Infrastrutture per la promozione dei SUMP e le attività di networking tra le città. A questo scopo la Piattaforma organizza ogni anno un certo numero di [eventi educativi](#) e di sensibilizzazione. L'anno scorso è iniziato con una serie di [sessioni di training](#) per la progettazione dei SUMP. La Piattaforma distribuisce anche una [newsletter](#) due volte l'anno e informa sul potenziale [supporto economico nazionale](#) per la mobilità sostenibile nelle città slovene.

Europa occidentale:

-  **Olanda - 10 città**
Poiché tutte le città olandesi sono obbligate per legge ad avere un piano della mobilità che si avvicina molto a un SUMP, la rete olandese si è concentrata soprattutto sui buoni esempi di SUMP in Europa e su come effettuare la transizione dal piano della mobilità attuale a un "vero" SUMP. Il secondo meeting nazionale è stato trasmesso online, permettendo a nove partecipanti di essere virtualmente presenti durante la giornata ([vedi la trasmissione](#)).
-  **Austria - 8 città**
La rete austriaca è stata integrata con successo nella rete klimaaktiv mobil già esistente. Perciò, ENDURANCE è in ottime mani e trarrà vantaggio dalla rete. Con il supporto del programma di consulenza "Mobility Management per città, municipi e regioni" di klimaaktiv mobil, le città austriache vengono avvicinate e incoraggiate alla progettazione dei SUMP e alla loro implementazione. Sono otto le città ad essere state motivate a prendere parte attivamente alla rete austriaca. Altre due sono nel circuito e aderiranno a breve. Durante il progetto ENDURANCE è stato definito assieme al Ministero dell'Ambiente un bonus per il supporto economico all'implementazione dei SUMP: attualmente il programma di finanziamento nazionale klimaaktiv mobil menziona esplicitamente la necessità di allineare le misure di mobility management alle linee guida europee sui SUMP. Inoltre, è concesso un bonus extra per la combinazione di varie misure di mobilità, promuovendo un approccio più olistico. Nel settembre 2015 si è svolto il secondo meeting nazionale sui SUMP all'interno di una due giorni intitolata "Determinare congiuntamente la transizione energetica e il cambiamento nella mobilità" svoltasi il 17-18 settembre 2015 e organizzata in cooperazione con klimaaktiv mobil e il Ministero dell'Ambiente. Il terzo meeting nazionale si svolgerà all'inizio del prossimo anno nella parte occidentale dell'Austria.
-  **Germania - 5 città**
La rete tedesca ha cominciato identificando i punti in comune e le differenze tra il Verkehrsentwicklungsplan tedesco (piano di sviluppo del traffico e dei trasporti o VEP) e l'approccio europeo ai SUMP. Nonostante il fatto che sia SUMP che VEP riflettano più o meno lo stesso tipo di "approccio progressivo" nella pianificazione della mobilità e

possono essere visti come praticamente identici, in realtà il SUMP va oltre il VEP per quattro aspetti:

- una visione politica combinata con degli obiettivi relativamente concreti da raggiungere oltre il lasso di tempo di un mandato elettorale;
- un forte interesse nell'assicurare un certo livello di mobilità piuttosto che misure di trasporto di tipo infrastrutturale;
- un processo di partecipazione continuo, più ambizioso, che coinvolge un'audience maggiore;
- monitoraggio e valutazione sia della parte strategica sia di quella dell'implementazione di un processo di pianificazione.

Finora, la rete ENDURANCE ha organizzato due eventi, fornendo informazioni preziose a molte città che stanno lavorando su un nuovo piano della mobilità.

Poiché i partner della rete tedesca hanno ricevuto richieste per una traduzione in inglese delle linee guida tedesche, la GLZ (Società tedesca per la cooperazione internazionale) le ha infine pubblicate sotto il titolo di "Recommendations for Mobility Master Planning", disponibile per il download [qui](#). Maggiori informazioni possono essere trovate sul [sito web](#) creato come parte dell'iniziativa "German Partnership for Sustainable Mobility".

Pacchetti di misure "smart"



Per essere in grado di scegliere un pacchetto di misure "smart" per un SUMP, una città ha bisogno di avere una solida cornice strategica e una vision comune (vedi la nostra [quinta e-update](#) sulla costruzione della vision). Le rispettive misure e azioni possono essere selezionate per soddisfare quella vision e raggiungere gli obiettivi. Infine, tutte le misure di mobilità dovrebbero contribuire ad aumentare l'accessibilità alla città e ai suoi servizi per i cittadini, e allo stesso tempo mantenere o migliorare la qualità della vita. A volte anche altri documenti di policy strategica possono fornire un orientamento nella selezione delle giuste misure. A Budapest, Ungheria, per esempio, la Concezione di Sviluppo urbano definisce la vision e le priorità a lungo termine per lo sviluppo complessivo della città. Basandosi su questa concezione e su ampie consultazioni con gli stakeholder, la città ha sviluppato il proprio SUMP – conosciuto come Piano Balázs Mór. Un altro elemento chiave nel processo di pianificazione è il modello di domanda di viaggio che riflette accuratamente la domanda di trasporto e l'offerta disponibile nella città.



Il SUMP di Budapest

Così come un buon piatto non può essere cucinato con un solo ingrediente, un buon SUMP dovrà contenere un mix "smart" di diversi tipi di misure: infrastrutture, (dis)incentivi economici, norme, comunicazione, educazione e aumento della consapevolezza, servizi, ecc. Alcune misure devono "spingere" (push) le persone fuori dalla propria auto privata, mentre altre misure dovrebbero "tirare" (pull) le persone verso le alternative sostenibili. Le misure e le policy dovrebbero coprire un'ampia gamma di target e dedicarsi a tutte le modalità di trasporto nell'intero agglomerato urbano, incluso trasporto pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato.



Segnalazione di una nuova area pedonale a Mariahilfer Straße, Vienna. Foto di [Herzi Pinki](#) / CC BY-SA 3.0

Un buon esempio è dato da un recente – e ampiamente discusso – progetto a Vienna, in Austria. Quando la "Innere Mariahilfer Straße", una delle principali vie dello shopping di Vienna, è stata trasformata in un'area pedonale non è stato sufficiente proibire alle auto di attraversarla. E' stato necessario, invece, un intero pacchetto di misure per rendere la strada invitante per i pedoni. Inoltre, sono state necessarie delle misure di accompagnamento per i distretti confinanti. Cosa ancora più importante, sono stati stabiliti dei limiti di velocità su alcune strade parallele in modo da evitare che il traffico presente in precedenza su "Mariahilfer Straße" venisse reindirizzato a quelle aree.

CIVITAS: attenzione alle misure di pacchetti integrati fin dal 2000

All'interno dell'iniziativa europea CIVITAS, sono state identificate otto categorie tematiche di misure come fondamenta di una strategia integrata per la mobilità sostenibile. Ogni città sceglie un set di soluzioni per la mobilità da questi pacchetti fondamentali a seconda della loro priorità locale:

- [Veicoli e carburanti a basso impatto](#)
- [Mobility Management](#)
- [Logistica urbana delle merci](#)
- [Salute e sicurezza](#)
- [Trasporto passeggeri collettivo](#)



CIVITAS a Szczecinek

- Strategie di gestione della domanda
- Stili di vita senza auto
- Telematica dei trasporti

Pianificazione integrata e Coinvolgimento pubblico sono stati aggiunti a questa lista come importanti temi orizzontali. Le città e i professionisti interessati a uno o più di questi temi possono aderire a un [gruppo tematico CIVITAS](#) per restare informati.

Generare opzioni



Foto di Trish Steel / CC BY-SA 2.0

Le città sono spesso inconsapevoli della gamma completa di misure di policy a loro disposizione. Vari studi hanno mostrato un'eccessiva dipendenza da idee preconette all'interno del processo di formulazione delle policy sul trasporto urbano. Le città tendono a concentrarsi su misure relative all'offerta, come le infrastrutture e la gestione, piuttosto che su quelle relative alla domanda, come la normativa e la tariffazione. Spesso non hanno un approccio formale per la creazione di opzioni e mancano di competenza nella progettazione di misure adatte al contesto locale. [KonSULT](#) è un sito web progettato per aiutare a superare queste debolezze. La versione più recente è stata sviluppata all'interno del [progetto CH4LLENGE](#) della Commissione Europea. Include un [generatore di opzioni di misure](#) e varie guide per i decisori e i pianificatori.

Guardando oltre i confini del proprio paese, le città troveranno un tesoro di buone pratiche e di ispirazione. Ma è anche molto importante guardare alle buone pratiche nazionali, poiché condividono in buona parte lo stesso contesto. Per questo i partner [ENDURANCE](#) si impegnano così tanto nello stabilire delle reti nazionali durevoli.

Processo decisionale basato su dati di fatto



Manuale TIDE sulla valutazione dell'impatto



Cornice di valutazione NISTO

Un altro difetto che gli strumenti [KonSULT](#) vogliono superare è quello della mancanza di evidenze sperimentali relative alla performance delle misure e del fallimento nel valutare le misure scelte in termini di efficacia, accettabilità e "value for money". Poiché le misure per il trasporto urbano hanno vari effetti collaterali sugli ambienti urbani, sui sistemi di trasporto e sui loro utenti, è essenziale che venga portata avanti una valutazione completa dell'impatto prima di scegliere la "ricetta". Perciò i pianificatori possono massimizzare l'effetto degli interventi sui trasporti e ridurre gli impatti negativi.

Molto spesso però, i metodi di valutazione a disposizione forniscono dati sui benefici monetari di una misura, ma non sull'ampia gamma di costi sociali, ambientali ed economici (fonte: [EVIDENCE common practice reader](#)). Il [Manuale TIDE sulla valutazione dell'impatto](#) è stato elaborato per offrire alle città un metodo di valutazione che includa gli effetti qualitativi delle misure, poiché i soli impatti quantificabili non rivelano l'intero contributo che una misura può apportare al sistema dei trasporti. Il metodo può essere applicato anche a progetti su piccola scala che non sono adatti a un'analisi completa costi-benefici. In modo simile, la [cornice di valutazione NISTO](#) offre metodi ai pianificatori dei trasporti e ai policy maker che gli consentono di valutare progetti di mobilità su piccola scala in termini di sostenibilità, preferenze degli stakeholder, impatto sulla società e ottenimento di target di policy.

Esistono molti altri strumenti a supporto della valutazione dell'impatto, come ad esempio:

- Il [database MaxEva](#) dei progetti di mobility management
- La rassegna dei benefici economici delle misure di trasporto sostenibile del progetto [EVIDENCE](#)
- La [Guida all'analisi di costi e benefici dei progetti di investimento per una policy coesiva 2014-2020](#) della Commissione Europea

Prossimi eventi

- **Transport Ticketing & Passenger Information Global 2016**
26-27 gennaio 2016 – Londra, Regno Unito
www.transport-ticketing.com

- **STARS, MOBI e PTP-Cycle: Conferenza Finale**
18 febbraio 2016 – Bruxelles, Belgio
www.eltis.org
- **IT-TRANS 2016**
1-3 marzo 2016 – Karlsruhe, Germania
www.uitp.org/events/it-trans
- **20° Conferenza Europea sul Mobility Management**
1-3 giugno – Atene, Grecia
ecomm2016.com
call for papers scadenza 16 dicembre 2015!

Per altri eventi, vedi il [calendario EPOMM](#).

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

[ECOMM 2016](#) [allinx](#) [feedback](#) [subscribe](#) [unsubscribe](#) [fullscreen](#) [news archive](#)