

Caro lettore,

gran parte delle risorse per la pianificazione della mobilità sostenibile sono destinate alle grandi città. Tuttavia, metà dei cittadini europei vive in città di medie e piccole dimensioni e affronta i problemi di mobilità con soluzioni specifiche. In questa e-update prenderemo in analisi tali soluzioni, così come le grandi opportunità per la mobilità sostenibile su piccola scala. La metodologia SUMP è sicuramente adatta alle piccole città e cittadine.

Comunità europee su piccola scala



Tipo di insediamento prevalente in termini di popolazione, clicca per ingrandire

L'Europa è un continente altamente urbanizzato, ma il bilancio tra le comunità ad alta e a bassa densità varia tra le diverse nazioni (vedi la [scheda informativa ESPON](#) e la mappa qui accanto). Le definizioni di piccola città o di piccola o media cittadina variano sostanzialmente da nazione a nazione. **OECD** e **ESPON** hanno cercato di sviluppare una definizione comune. In questa e-update ci concentreremo sui centri con un numero di abitanti inferiore a 100.000 e sui loro hinterland rurali. Secondo ESPON ci sono 8.500 comuni compresi tra i 10.000 e i 100.000 abitanti, che ospitano circa il 52% dei cittadini europei. Attorno e tra le città ci sono delle importanti aree periurbane in cui coesistono elementi urbani e rurali.

Grazie alla elevata densità abitativa e alla prossimità di residenze e imprese, le città sono più efficienti nella gestione delle risorse rispetto alle aree a bassa densità ([rapporto tecnico EEA n°23/2015](#)). Nonostante ciò, l'UE afferma esplicitamente che le persone dovrebbero poter vivere dovunque vogliono, con accesso ai servizi pubblici, trasporti efficienti, reti energetiche affidabili e internet a banda larga su tutto il territorio. Le piccole città o cittadine hanno un ruolo critico da svolgere nel connettere le aree rurali alle grandi città e nel preservare la [coesione territoriale](#) dell'UE. In altre parole, l'UE necessita di un territorio policentrico, con cittadine di piccola e media grandezza nelle aree rurali e reti di cittadine come alternative alle grandi metropoli ([Rapporto Provvisorio sulla Coesione 2004](#)).

SUMP su piccola scala



The Poly-SUMP Methodology
How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region
Guidelines

La [metodologia della Pianificazione della Mobilità Urbana Sostenibile \(SUMP\)](#) implica un ciclo di pianificazione intensiva molto completo, che potrebbe impegnare molto le poche risorse disponibili per le piccole città o cittadine. Nonostante ciò, anche i piccoli comuni necessitano di una pianificazione della mobilità e la metodologia SUMP può dimostrarsi per loro molto utile. Se ci sono più città o cittadine in una determinata regione, lo [strumento POLY-SUMP](#) può essere utilizzato per creare un SUMP condiviso. Puoi trovare maggiori informazioni sull'argomento nel [webinar CIVITAS](#).

In Francia, solo le città con più di 100.000 abitanti devono sviluppare un SUMP, chiamato PDU ("plan de déplacement urbain"). Per le città più piccole ci sono due opzioni volontarie. Possono scegliere di sviluppare un PDU completo, oppure possono sviluppare una policy generica sulla mobilità che si attiene a requisiti meno restrittivi rispetto a un PDU e non ha uno status giuridico. Circa un terzo delle piccole comunità locali ha scelto una delle due opzioni volontarie e il Ministero francese sta cercando di incrementare questa cifra. Maggiori informazioni sui PDU e sulla pianificazione volontaria [qui](#).

In Portogallo, un SUMP chiamato **PMT** è obbligatorio per tutti i comuni con più di 50.000 abitanti e per tutti i capoluoghi distrettuali. E' inoltre raccomandato per alcuni insiemi di comuni. I comuni più piccoli possono scegliere di sviluppare un PMT.

Risorse limitate

Le piccole città e cittadine hanno ovviamente dei budget inferiori e uno staff meno numeroso e meno specializzato. Molte piccole città hanno una sola persona responsabile per la pianificazione della città e del traffico. I processi SUMP sono spesso condotti in base alla



Judenburg, Austria

motivazione, all'entusiasmo e alle capacità di questa singola persona. I progetti europei e le reti come [Cittaslow](#), [Eurotowns](#), [METREX](#) e [PURPLE](#) offrono molto materiale online di apprendimento (principalmente in inglese), così come i nuovi [CIVITAS e-courses](#).

Ma dovrebbero esistere opportunità di formazione in lingua locale che tengano anche in considerazione il contesto nazionale. Con [ENDURANCE](#) abbiamo offerto indicazioni su misura, la creazione di reti in lingua locale e lo scambio di informazioni a città sia grandi sia piccole. Specialmente nelle piccole città, questo può fare una grande differenza. Ad esempio a [Judenburg](#), Austria (9.000 abitanti), il sostegno esterno offerto dai progetti [ADVANCE](#) e [ENDURANCE](#) sono stati il fattore chiave per avviare il processo di sviluppo di un SUMP. Ha aiutato Judenburg ad affrontare un processo abbastanza complesso e ha permesso all'Amministrazione di abbracciare più a fondo l'idea di una pianificazione della mobilità urbana sostenibile. Un altro esempio è la città polacca di [Tomaszów Mazowiecki](#) (65.000 abitanti), dove il nostro national focal point CIFAL Plock ha aiutato la città a compiere i primi passi verso lo sviluppo di un SUMP tramite una consultazione pubblica intensiva che ha portato a una vision comune per la città per il 2020. Maggiori informazioni [qui](#).

Attrarre forza lavoro creativa



Molte cittadine e regioni europee stanno registrando una riduzione della popolazione (vedi questo [rapporto del progetto CIRES](#) o questo [articolo di VOX](#)). Questo è spesso unito a un declino nelle risorse umane, nelle opportunità di lavoro, nei servizi pubblici e nelle funzioni commerciali; un declino che accelera ulteriormente la riduzione di popolazione. Questo circolo vizioso è descritto in [cittadine in riduzione in Ungheria](#). Altre cittadine vicine alle grandi città hanno completamente modificato il proprio carattere e si sono trasformate in anonime cittadine-dormitorio, in seguito all'afflusso di pendolari che dalla città sono in cerca di abitazioni a basso costo. Vedi ad esempio questa interessante analisi sul [Forum Scozzese sull'Ambiente Costruito](#).

Secondo [N. David Milder](#), specialista americano di rivitalizzazione dei centri urbani, la strategia di attrarre società che portano molti posti di lavoro fallisce molto spesso. Il trucco è invece quello di attrarre nuovi residenti o che non abbiano bisogno di un lavoro, o che portino il proprio lavoro con sé o ancora che possano crearsi lavori in proprio. E' dimostrato che lavori e crescita seguono persone creative come esperti informatici, architetti, insegnanti, scrittori, artisti e lavoratori artigiani (la "forza lavoro creativa") così come le persone creative seguono lavoro e crescita, e posti attrattivi. Maggiori informazioni nell'[Osservazione Territoriale ESPON No. 5](#); guardate a pagina 19 per una lista di professioni creative. Le linee guida per le autorità locali sono disponibili nella brochure [Strategie creative nelle piccole e medie città: linee guida per le autorità locali](#).

La forza lavoro creativa non è attratta solamente dalle grandi città. Una cittadina o una vita rurale è ancora appetibile per un gran numero di persone. Specialmente ora che le nuove tecnologie, le maggiori opportunità di mobilità e gli orari di lavoro più flessibili hanno reso possibile un'esistenza "urbana" praticamente ovunque. Come se non bastasse, piccole cittadine e aree rurali hanno ulteriori caratteristiche come un bell'ambiente naturale, un patrimonio culturale e abitazioni a basso costo. Ogni cittadina dovrebbe ricercare un buon argomento di vendita e una propria identità, e metterla in vendita nell'intera regione. Leggi l'esempio della città di [Roanoke](#) (98.465 abitanti) negli Stati Uniti, o del progetto [Soho Solo](#) che ha attratto 500 famiglie verso le piccole cittadine nella Regione di Gers in Francia.

Mobilità pedonale e ciclistica nelle cittadine con luoghi interessanti



La mobilità pedonale e ciclistica e la presenza di spazi pubblici attraenti sono diventati punti cardine nell'abilità di attrarre e mantenere residenti. Vedi ad esempio questo video sul progetto [Destinazione Portsmouth](#) (95.000 abitanti, Stati Uniti), dove una nuova policy sull'uso del suolo incoraggia la mobilità sostenibile nel centro della città, piuttosto che promuovere la dispersione urbana.

Le piccole città hanno il vantaggio delle brevi distanze, ma sono spesso molto orientate alle auto. Anche in un paradiso ciclabile come la Danimarca, una [ricerca](#) ha mostrato che questo è il maggior ostacolo all'uso della bicicletta. In comuni di piccole dimensioni costruire grandi corsie ciclabili è poco realistico in considerazione delle distanze e del numero di ciclisti previsto. Si possono quindi adottare soluzioni creative come ad esempio le cosiddette strade 2-1, nelle quali l'area a disposizione degli automobilisti è ridotta a una sola corsia, mentre il traffico "soft" ottiene una grande corsia, chiaramente segnalata, su uno dei due lati. In caso di sorpasso tra due auto, queste possono spostarsi nella corsia laterale per il tempo necessario. Le soluzioni di spazio condiviso di solito funzionano bene, perché i volumi del traffico di automobili sono bassi.



Portsmouth prima e dopo

Sempre più città stanno cominciando a comprendere l'importanza delle infrastrutture pedonali e ciclabili. Ad esempio, la cittadina di [Torrelodones](#) (23.000 abitanti) in Spagna era un tipico esempio di dispersione urbana altamente motorizzata finché non è stato introdotto un SUMP e non si è cominciato a sviluppare una rete ciclabile e pedonale. Ci si è concentrati su luoghi chiave come scuole, centri sportivi, edifici culturali, ecc. Il comune è stato assistito dal nostro national focal point [gea21](#). [Maggiori informazioni su questa strategia qui](#). La cittadina di [Veenendaal](#) (63.000 abitanti) è una delle migliori 10 cittadine olandesi per

mobilità ciclistica. Questa eccellente [pubblicazione](#) mostra come le infrastrutture ciclabili fossero parte integrale nello sviluppo di nuovi quartieri residenziali a Veenendaal (e in altre città).

Aumentare la consapevolezza



Giornata senza auto a Ramnicu Valea

Misure di mobility management come campagne mirate, la fornitura di formazione e informazioni sono molto adatte alle piccole città, dove solitamente ci sono costi inferiori e un alto rapporto benefici-costi. Il progetto MMOVE ha sviluppato un [insieme di strumenti](#) con molte misure di mobility management che sono state testate dalle piccole città.

I comuni romeni di Ramnicu Valcea (99.000 abitanti) e di Odorheiu Secuiesc (34.000 abitanti) hanno investito molto impegno in attività di aumento della consapevolezza, come ad esempio la campagna Traffic Snake Game per gli studenti delle primarie, la giornata senza auto e la Settimana della Mobilità. Maggiori informazioni sulle esperienze di [Ramnicu Valcea](#) e di [Odorheiu Secuiesc](#).

Soluzioni di trasporto pubblico su piccola scala



Soluzioni di trasporto pubblico ad alta capacità non sono le misure economicamente più adatte a città con basso numero di abitanti, così come lo sono per le grandi aree metropolitane. Si devono perciò trovare soluzioni creative per assicurare, ad esempio, buone connessioni di trasporto pubblico alle grandi città. E' anche possibile fornire importanti servizi alla popolazione, es. tramite amministrazione digitale, shopping online, o consultazioni mediche tenute ogni giorno in una diversa cittadina o villaggio.

Specialmente nelle aree rurali, le persone senza accesso a un'auto sono a rischio di privazione e isolamento. La più alta proporzione di cittadini anziani nelle aree rurali aggrava il problema (vedi ad esempio la [ricerca Defra Rural Ageing del 2003](#) nel Regno Unito). E' semplicemente troppo costoso fornire un trasporto pubblico regolare. Così il trasporto a chiamata e i servizi condotti dalla comunità o da dei volontari possono diventare delle possibili soluzioni.



Ecco alcuni esempi e risorse interessanti:

- Scheda informativa [Trasporto a chiamata nelle cittadine di media grandezza](#) (Francia)
- Ad Arlon (29.000 abitanti), Belgio, i cittadini possono chiamare un ufficio di mobilità locale per capire come possono compiere il proprio spostamento. Se non ci sono alternative, possono prenotare il [servizio FlexiTEC](#) (link in francese) al prezzo di un normale biglietto del bus.
- La Rete Indipendente dei Trasporti in America offre spostamenti porta a porta. Gli utenti pagano con crediti che hanno guadagnato scambiando la propria auto o offrendosi volontari per guidare quando ancora possono. Gli organizzatori sono in collegamento anche con centri commerciali e studi medici per cofinanziare gli spostamenti delle persone più anziane. Guarda il loro [video su YouTube](#).
- [L'area di Siilinjärvi in Finlandia](#): la Service Line è un minibus utilizzato da due centri anziani per quattro ore al giorno, mentre per il resto del tempo è usato come servizio a chiamata per gli utenti pubblici.
- La città di Mechelen (83.000 abitanti) in Belgio ha recentemente annunciato che inizierà a vendere dei voucher per taxi ai cittadini con mobilità ridotta o indigenti. Ogni tre mesi, gli utenti possono usare fino a 20 voucher da 2.5€, che acquistano per 1.25€. Un viaggio in taxi costa 2.5€ più 1.7€ per chilometro.

Gestire il trasporto motorizzato



Nelle regioni a bassa densità, l'auto è spesso l'unica modalità conveniente o possibile per viaggiare su lunghe distanze fino a un centro urbano. Per consentire al commerciante al dettaglio di una cittadina di essere in grado di competere con gli insediamenti vicini, coi centri commerciali e con le città più grandi, il centro urbano dovrebbe essere in grado di bilanciare un certo grado di apertura alle auto con la presenza di trasporto pubblico e infrastrutture ciclabili e pedonali sicure e attraenti. Visita il sito web [100 modi di aiutare il commercio al dettaglio](#) e leggi la brochure [piccole e medie cittadine danno del proprio meglio](#) per dei consigli in merito.

Il car sharing è difficile nelle piccole città, e per lo più gestito da volontari (vedi questa [scheda informativa di momo](#)). E' anche possibile condividere la flotta comunale coi residenti nelle ore serali e nei weekend, come ha fatto la città svedese di [Linköping](#) (97.000 abitanti) con la propria flotta di auto alimentate a biogas.

Ultimo ma non meno importante, il traffico merci può costituire un peso non indifferente per piccole città e cittadine. Ancora, elenchiamo alcuni link ed esempi interessanti:

- Il progetto **ENCLOSE**: logistica urbana nelle cittadine storiche europee di piccole e medie dimensioni
- La **nota sulla policy di CIVITAS sulla logistica del traffico merci urbano** nelle città di piccole e medie dimensioni
- In Svezia, **Borlänge** (50.000 abitanti) e altri tre comuni rurali hanno organizzato un centro di distribuzione nel 1999 per consolidare la consegna di generi alimentari alle scuole e ad altre organizzazioni municipali, riducendo il totale di consegne del 75%.

Concentrarsi sulle opportunità



E' chiaro che piccole città e cittadine stanno affrontando sfide significative dal punto di vista della mobilità sostenibile, ma hanno anche molte opportunità. Inoltre, la loro interazione con le più grandi aree urbane non dovrebbe essere trascurata. Per citare la rete PURPLE: "I problemi sono troppo spesso affrontati partendo dai bisogni dei centri urbani e non dalle opportunità esistenti all'interno delle aree periurbane".

Prossimi eventi

- **Conferenza globale "Urban Future"**
2-3 marzo - Graz, Austria
<http://www.urbanfuture.at/en/>
- **Smarter Travel LIVE 2016**
17-18 marzo - Milton Keynes, UK
<http://www.smartertravellive.com>
- **"Smart Cities" – conferenza ed esposizione per l'Europa sud-orientale**
5-7 aprile - Sofia, Bulgaria
<http://viaexpo.com>
- **Smart Cities Summit di Francoforte**
6-7 aprile - Francoforte, Germania
<http://smartcitiesseries.net/frankfurt/>
- **3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans**
12-13 aprile - Bremen, Germania
<http://eltis.org/SUMP2016>
- **Design & the city**
19-22 aprile - Amsterdam, Paesi Bassi
<http://designandthecity.eu/>
- **20ma Conferenza europea sul Mobility Management**
1-3 giugno - Atene, Grecia
<http://ecomm2016.com/>

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