

Caro lettore,

i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (P.U.M.S) si rivolgono alle persone, ma sono anche fatti da persone. Rispetto alla pianificazione tradizionale, l'approccio dei P.U.M.S richiede delle competenze maggiori rispetto a quelle possedute dai tecnici e dagli amministratori locali. Richiede, inoltre, un nuovo modo di pensare alle cose, rompendo la tradizionale parcellizzazione delle competenze dei dipartimenti e degli assessorati e promuovendo una integrazione tra di essi. Le autorità e i politici locali devono adottare una visione comune per il bene della città. In questa e-update ci concentreremo sulle risorse e sugli esempi positivi che possono supportare le città nel fare il miglior uso possibile delle loro risorse umane.

Reminder: The call for papers for the [ECOMM2015](#) is open, **deadline is 9 December**. For submission of abstracts, please go to the [submission site](#).

Ottenere il coinvolgimento dei decision makers



All'inizio del processo, la sfida comune per i pianificatori locali è quella di convincere i decision makers dei maggiori vantaggi riconducibili ad un piano urbano per la mobilità sostenibile. Bisogna comprendere anzitutto che un P.U.M.S non è "un altro piano", ma è realizzato a partire da un piano esistente seguendo, però, un approccio diverso. Riassumiamo le principali caratteristiche e i vantaggi associati a tale approccio in questo [flyer](#) per politici e decision makers.

L'esempio di Tallin, Estonia, dimostra che anche dopo aver ottenuto un dichiarato coinvolgimento da parte dei decision makers può essere difficile realizzare il passaggio da un P.U.M a un P.U.M.S.. Un importante evento per Tallin è stato il Sustainable Urban Mobility Forum tenutosi nel 2012 che ha visto la partecipazione di esponenti politici, governatori locali e rappresentanti di ONG. L'evento si è concluso con il coinvolgente [discorso sulle 10 raccomandazioni di Eric Britton di EcoPlan](#) (ascolta la [registrazione audio](#) a partire dal minuto 1:30). In seguito, il vice sindaco di Tallin promise che sarebbe stato realizzato un P.U.M.S per la città. Tuttavia, negli anni seguenti l'inclusione del progetto P.U.M.S nelle previsioni di spesa comunali venne sempre rimandata. Per assurdo, il fatto che anche l'opposizione iniziò a chiedere esplicitamente la realizzazione dei P.U.M.S finì per ostacolare ulteriormente il processo di realizzazione.

In Bulgaria la volontà politica è decisamente molto forte ciononostante sono stati riscontrati numerosi ostacoli alla realizzazione dei P.U.M.S.



Lucia Ilieva

"Il progetto ENDURANCE", afferma Lucia Ilieva, "ha reso i cittadini bulgari molto consapevoli dei vantaggi associati all'adozione dei P.U.M.S. Con il programma [17 cities in our network so far](#), saremo in grado di dare ai piani di mobilità urbana in Bulgaria un notevole impulso. Il problema principale però è che stiamo vivendo un grande ritardo nella nostra programmazione nazionale delle priorità per la destinazione dei Fondi strutturali. I nostri comuni contano principalmente su fondi europei per finanziare i loro PUMS" .

Lucia Ilieva - National focal point for ENDURANCE in Bulgaria

Piano di gestione delle competenze

A monte dell'avvio del processo di predisposizione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile vi è la verifica della disponibilità di risorse umane e la relativa preesistenza di



Foto da [indo consultores](#) / CC BY-SA 3.0

specifiche competenze. Nella maggior parte dei casi le competenze richieste per la predisposizione e realizzazione di un P.U.M.S. sono superiori e più specifiche rispetto a quelle già possedute dalle risorse umane disponibili. Di conseguenza, si rende necessario reperire tali ulteriori capacità attraverso il reclutamento di persone esterne già formate oppure attraverso la formazione e la cooperazione con gli stakeholders, e - se necessario - attraverso contratti di subappalto. In caso di reclutamento, i comuni dovrebbero prendere in considerazione l'assunzione di persone con un background diverso rispetto allo specifico campo dei trasporti (ad esempio, il settore del marketing), al fine di guardare al problema da una prospettiva più ampia. Quando ci si avvale di consulenti esterni, il Greater Bristol consiglia di creare un team di progetto multidisciplinare. Questo approccio fa sì che attraverso la stretta collaborazione all'interno di un team multi-disciplinare, i punti di forza e le competenze del personale interno siano ampliati e sviluppati. (Fonte: Linee guida S.U.M.P., p 102).

Come competenze e conoscenze influenzano le nostre decisioni



Foto da [DARPA](#)

Le nostre conoscenze, le decisioni e le competenze passate impongono certi limiti sulle strategie e soluzioni che decidiamo di applicare. Tutto ciò è stato dimostrato da uno studio condotto in Svezia da VTI. Dal 1990 ad oggi diversi sono stati gli obiettivi fissati da alcuni enti locali svedesi in termini di riduzione dell'uso dell'automobile e, quindi, di aumento del trasporto pubblico, dell'andare a piedi e della bicicletta. La percentuale di spostamenti attraverso l'automobile risulta, tuttavia, in crescita. Come spiega uno studio condotto in quattro diversi comuni, alla base vi è una logica di fondo legata alla volontà di ottimizzare il flusso di traffico automobilistico che contraddistingue i professionisti del trasporto. Questa logica si concentra sulla costruzione funzionale delle reti stradali, sulla progettazione stradale e di altre misure relative alle medesime infrastrutture. Questo approccio ha quindi avuto effetti positivi sulla ciclabilità in termini di velocità di deflusso, ma non in termini di aumento del numero utenti della bicicletta. ([Rapporto in Svedese](#), riassunto in inglese a p.7).

La collaborazione tra le diverse funzioni



FONTE: Do the Right Mix

Il coordinamento delle diverse esigenze politiche rappresenta oggi una grande sfida e può generare numerosi conflitti. Esso è però auspicabile perché consente di creare numerose sinergie fra esigenze, conoscenze e competenze ai diversi livelli di un'amministrazione locale, nonché portare innovazione e sviluppo. La cooperazione può essere garantita attraverso la creazione di gruppi di lavoro intersettoriali in cui, attraverso la comunicazione, sarà possibile tendere verso un comune obiettivo. Una lettera di intenti o memorandum d'intesa può segnare l'avvio di tale unione.

E proprio sul tema dell'importanza della condivisione e della cooperazione fra le diverse aree di un'ente locale si è concentrato lo European S.U.M.P. award del 2013. Esempio è, in tal senso, l'esperienza di [Rivas Vaciamadrid](#), località della Spagna, in cui il dipartimento mobilità è integrato in un dipartimento più vasto denominato "Area Città Sostenibile", che include i dipartimenti Assetto Territoriale, Lavori Pubblici e Infrastrutture. Per la realizzazione di un S.U.M.P. si è cercata anche la collaborazione di altre funzioni come i dipartimenti istruzione, salute, sicurezza, servizi sociali, sport e welfare. Similmente ma ad un gradino più basso si sono collocate le iniziative promosse a [Strasbourg, France](#) e [Vitoria-Gasteiz, Spain](#).

Gli input dei progetti europei e nazionali

In molte città, la realizzazione di progetti europei o l'attuazione di politiche a livello nazionale ha fornito un importante input alla collaborazione fra diversi settori e, quindi, ad una pianificazione di successo. "Negli ultimi anni siamo stati impegnati in diversi progetti che hanno favorito la collaborazione tra i reparti", dice Helfried Kreiter, del dipartimento ambientale della città austriaca di Judenburg. "Siamo membri del [Patto dei Sindaci](#) e del programma [Austrian e5 programme](#). Nell'ambito di queste iniziative abbiamo messo a punto un Piano di Azione per l'Energia Sostenibile nel 2012. Ma il principale motore per l'avvio di tale piano è stata la nostra partecipazione al progetto ADVANCE [ADVANCE project](#). Grazie



Helfried Kreiter

a questi progetti abbiamo imparato a lavorare insieme tra i diversi settori. La cooperazione è stata sicuramente intensificata grazie alla partecipazione al programma S.U.M.P. che ha creato nuovi spunti per la collaborazione a diversi livelli. "Leggi la [intervista completa con il signor Kreiter qui](#).

Dopo aver vinto il premio S.U.M.P. 2013, Jorge Rodríguez Romea, capo del Dipartimento per l'Ambiente e la Mobilità di Rivas Vaciamadrid ha detto: "Uno dei fattori più importanti che ha contribuito a farci raggiungere i nostri obiettivi è stata l'opportunità di lavorare con altre città attraverso le reti organizzate dalla Commissione Europea". (Fonte: [Do the right mix](#)).

Attraverso lo scambio di esperienze, i team di progetto possono imparare molto da esempi concreti e da buone pratiche messe in atto da altre città e paesi. Spesso, nell'ambito dei progetti UE si possono individuare, non solo fonti di finanziamento per realizzare i progetti stessi, ma anche i giusti contatti attraverso i quali trarre spunto per ottenere i migliori risultati. Un esempio, in tal senso è [CIVITAS Activity Fund](#) (prossima call nel 2015). Infatti, le [national ENDURANCE networks](#) sono state pensate per favorire proprio questo tipo di scambio fra i diversi Paesi aderenti con lo scopo di supportare i paesi e le città interessate ad ottenere informazioni sulle migliori pratiche poste in essere da altri paesi. Contattate il vostro NFP di oggi e beneficerete della nostra vasta rete P.U.M.S.!



Benvenuti nella rete



Tra i più recenti ingressi nella rete ENDURANCE vi è la città di Leuven, che ha portato a quota otto il numero delle città del Belgio all'interno della rete. La città di Leuven sta ripensando il suo piano per la mobilità e l'uso del territorio con un approccio di tipo integrato. Alla base del nuovo piano vi è l'idea della "vicinanza spaziale" come migliore approccio alla mobilità. La città intende divenire un simbolo della lotta ai cambiamenti climatici rendendo, entro il 2030, il clima neutrale. Il tutto attraverso una stretta collaborazione con i cittadini di Leuven e di tutte le parti interessate. In futuro, l'accesso alle auto sarà limitato in svariate parti della città e, allo stesso tempo, si renderà necessario anche un ripensamento del trasporto pubblico, il tutto allo scopo di ridurre il traffico di autobus all'interno della città favorendo il passaggio di veicoli più piccoli e più puliti.

Risorse per ulteriori approfondimenti



- La nuova piattaforma europea per i S.U.M.P. su [Eltis](#) contiene le linee guida P.U.M.S. ufficiali e molti altri contenuti.
- Il [Baltic Sea Region Competence Centre on SUMP](#), istituito nell'ambito del progetto CIVITAS DYN@MO, riunisce conoscenze e buoni esempi di pianificazione della mobilità urbana sostenibile nella regione del Mar Baltico. Analogamente, una struttura dedicata ai P.U.M.S sarà messa a disposizione a Koprivnica, Croazia, al fine di garantire il trasferimento delle conoscenze in Croazia e in Europa sud-orientale.
- Il [CH4LLENGE](#) ha sviluppato lo strumento [KonSULT](#) per superare il fatto che, spesso, le città sono inconsapevoli di tutta la serie di misure a loro disposizione. Tale strumento contiene un Measure Option Generator che permette rapidamente alle città di individuare le misure politiche che possono generare dei vantaggi anche nei loro specifici contesti.
- Quando la tua città è situata in un'area con più centri urbani nelle vicinanze, è possibile utilizzare lo strumento [Poly-SUMP tool](#) per generare un profilo poli-centrico per la propria regione: uno "spider diagram" che consente di confrontare contemporaneamente le variabili chiave della pianificazione territoriale e della mobilità. Maggiori informazioni sul sito [Poly-SUMP](#).
- Il progetto [PUMAS](#) dedica al tema della cooperazione istituzionale una giornata di seminario prevista per il 26 novembre.
- [QUEST](#) è lo strumento di Quality Management sviluppato per supportare le piccole e medie città che intendono intraprendere politiche di mobilità sostenibile con l'assistenza di un esperto esterno - il QUEST Auditor.
- L'Audit [ADVANCE](#) confronta i piani di mobilità delle città con un piano di mobilità sostenibile ideale.

Prossimi eventi

- **Seminario PUMAS sulla Cooperazione Istituzionale**
26 Novembre 2014 - Monaco, Germania
www.pumasproject.eu
- **Transport Safety: societal challenges, research solutions**
4-5 Dicembre 2014 – Genova, Italia
<http://ec.europa.eu/>

Per informazioni su altri eventi [EPOMM Calendar](#).



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



EODMM 2015



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive