

**Caro lettore,**

la pianificazione territoriale, lo sviluppo urbano e la pianificazione dei trasporti sono solitamente affrontati in maniera separata l'uno dall'altro. Per tendere verso uno sviluppo sostenibile occorrerebbe invece una maggiore integrazione fra loro. Il Mobility Management può essere il "collante" che integra tutti questi aspetti della pianificazione – e mostreremo come i paesi europei e le città stanno esplorando e rafforzando questa integrazione. Ampie parti di questo testo sono basate sui risultati del progetto MAX e, alla fine di questa e-update, potrete trovare i link ai risultati di progetto.

---

*"I professionisti dei trasporti non possono più far finta che l'uso del territorio non sia affar loro. I progetti in materia di trasporti che non sono stati integrati con la pianificazione territoriale hanno generato impatti troppo negativi per essere ignorati".*

[Progetti per spazi pubblici](#)

---

## Perché è efficace applicare il Mobility Management alla pianificazione urbanistica e del territorio?



Freiburg-Rieselfeld (Germany)

L'integrazione del Mobility Management (MM) con la pianificazione urbanistica e del territorio (Land Use Planning o LUP) può portare a condizioni molto vantaggiose per il MM: ciò significa che le iniziative di MM sono applicate nel posto giusto - lì, dove si genera il traffico. Ma significa anche che le misure di MM arrivano nel momento giusto - prima che tutte le infrastrutture siano già realizzate e le abitudini di mobilità dei cittadini già consolidate. Le condizioni alla base del MM, compresa l'esistenza di risorse necessarie a finanziare le misure di MM, possono ancora essere fortemente influenzate o addirittura determinate. Infine, un tale processo di pianificazione integrata è un ottimo punto di partenza per garantire una buona cooperazione tra le parti interessate: progettisti, sviluppatori, futuri abitanti e cittadini e decisori.

L'integrazione fra LUP e MM determina molti risultati positivi: le componenti del trasporto sostenibile (a piedi, in bicicletta, con trasporto pubblico, in car pooling) sono prese in considerazione fin dall'inizio, le parti interessate collaborano, sono fissati gli obiettivi di ripartizione modale; il processo può portare ad un ambiente urbano che è socialmente più giusto, più economico, più ecologico e che garantisca un migliore utilizzo del territorio e una migliore qualità della vita.

## Presupposti per un efficace Mobility Management



Aspern Seestadt Metroline

Affinché il Mobility Management sia efficace quando è collegato alla pianificazione generale devono essere verificate due condizioni di partenza:

- devono esistere adeguate infrastrutture dedicate al traffico non-automobilistico: un ambiente pedonale; corsie ciclabili e parcheggi per biciclette; buon servizio di trasporto pubblico (inclusi nodi funzionali, intervalli brevi e buoni collegamenti)
- si deve poter fare affidamento sulle limitazioni nell'uso dell'automobile (zone senz'auto e limiti alla larghezza della porzione carrabile delle strade e agli spazi di sosta, nonché limiti di velocità)

Inoltre, è difficile imporre tutto ciò quando la densità abitativa o di utenti in una determinata area è bassa e l'uso dell'automobile è predominante e non integrato con le altre modalità. Pertanto la densità abitativa dovrebbe essere medio-alta e l'uso del territorio multifunzionale, tale che le residenze e i poli di attrazione siano prossimi tra loro per garantire una facile e rapida accessibilità. Ciò è molto utile quando il servizio di trasporto pubblico è disponibile ancora prima che i cittadini manifestino le loro necessità di trasporto, quindi, prima di poter stabilire il comportamento di trasporto basato sull'uso dell'auto.

## Punti di partenza del MM nel processo di pianificazione



Spanish planning simulation workshop in Getafe  
(© Mattsson, ETT)

Per integrare il MM nella pianificazione sono si dovrebbe tenere conto che:

- quando si redige un piano di sviluppo di un sito o si avanza una richiesta di concessione edilizia, le misure di MM possono essere parte dell'istanza o requisiti richiesti dalle autorità locali
- il MM può essere applicato o essere inserito come appendice alla normativa: per esempio, nell'ambito della normative in materia ambientale, di parcheggi, nell'ambito delle condizioni e degli obblighi di pianificazione da soddisfare.

Nell'ambito del progetto MAX è stato sviluppato uno strumento denominato "**Planning Simulation Workshop**" – un workshop a cui partecipano diversi stakeholder – questo rappresenta un ottimo punto di partenza per l'integrazione tra MM e LUP.

I cambiamenti organizzativi possono essere molto utili: ad esempio nella città di Leuven, in Belgio, il team di mobilità, invece che esser concepito come un ufficio separato, è deliberatamente pensato come parte del dipartimento di urbanistica. Un altro esempio di cambiamento organizzativo è la creazione di istituzioni dedicate allo sviluppo, come Vienna ha fatto nel nuovo quartiere della città **Aspern Seestadt**.

## Esempi di normative di supporto, idee e progetti pilota



L'importanza dell'integrazione fra Mobility Management e LUP è ampiamente riconosciuta, ma raramente è messa in pratica. Negli ultimi anni, diversi Paesi aderenti ad EPOMM hanno messo in atto iniziative per rafforzare questo legame cruciale.

In **Austria**, l'**Austrian Spatial Development Concept** contiene i cosiddetti "partenariati di attuazione" per lavorare su temi importanti come la mobilità. I programmi nazionali **Klimaaktiv** ed **e5** offrono supporto ai comuni e alle regioni per lo sviluppo di insediamenti a traffico ridotto. Il **progetto ELAS** ha portato alla creazione di un calcolatore per misurare gli effetti energetici (compresi quelli legati alla mobilità) legati ad una zona residenziale. [Leggi di più sui programmi austriaci](#)

In **Olanda**, il governo ha introdotto una "**scala per l'urbanizzazione sostenibile**" ([link in olandese](#)). I comuni devono passare attraverso tre fasi per giustificare un nuovo insediamento:

- la sua realizzazione è proprio necessaria o se ne può fare a meno?
- se sì, il suo bisogno può essere inserito nelle problematiche urbane esistenti?
- in caso contrario, cercare una zona che è o può essere resa accessibile in maniera multi-modale

In **Svizzera** il **progetto MIRA** ha recentemente pubblicato un ampio set di manuali e checklist per integrare il MM nel processo di pianificazione di nuovi edifici, aree e progetti di riqualificazione (disponibile in tedesco, che sarà presto tradotto in francese e in italiano).

L'Istituto di Trasporto e Mobilità **Portoghese** (IMT) ha pubblicato il "Pacchetto Mobilità" per definire una strategia per l'accessibilità, i trasporti e la mobilità e il loro rapporto con il territorio. Questo contiene **linee guida** ([link in Portoghese](#)) che forniscono il quadro di riferimento, lo stato dell'arte e delle raccomandazioni per la pianificazione del territorio; nonché le Direttive Nazionali in materia di mobilità sostenibile e trasporti, una serie di opuscoli di supporto e una guida per i piani di mobilità. L'IMT ha anche pubblicato "**Linee guida e questioni chiave nell'analisi del Master Plan**" ([link in portoghese](#)) per soddisfare la necessità di avere linee guida strategiche più pratiche.

In **Finlandia**, il Ministero dell'Ambiente e l'Agenzia dei trasporti finlandese hanno lanciato un progetto pilota della durata di due anni insieme a cinque comuni. A Tampere l'esperimento consisterà nel trovare il modo di ridurre la necessità di spazio da dedicare al parcheggio in un nuovo stadio mediante soluzioni integrate, ad esempio, attraverso la progettazione di paline elettroniche utili ai visitatori e di nuovi titoli di viaggio che integrano trasporto pubblico e manifestazioni che si svolgono allo stadio. Turku si concentrerà su un marchio Smart Travel come parte del marchio generale per una nuova area in via di sviluppo.

Dodici comuni **Svedesi** hanno partecipato ad un network chiamato "**opportunità di mobility management in un piano regolatore generale**", avviato dalla Swedish Energy Agency. Siti di sviluppo locali sono serviti come casi di studio, seminari e workshop svoltisi alla presenza di politici competenti in materia. Aumentare la conoscenza sul Mobility Management si è rivelato un fattore di successo e una combinazione di misure di MM e di infrastrutture di parcheggio si è rivelata efficace. La città di Lund ha sviluppato un "libro di idee per i progettisti" per aumentare la conoscenza e la comprensione delle misure di MM.

In **Francia**, le normative sulla riqualificazione urbana hanno notevolmente migliorato il collegamento fra PUMS e pianificazione territoriale. Per esempio, ogni PUMS deve



individuare le aree in cui può essere ridotto lo standard minimo di parcheggi perché i servizi di trasporto pubblico sono molto efficienti. Alcuni PUMS sono stati addirittura annullati dal tribunale amministrativo per non aver tenuto conto di questo indirizzo! Maggiori informazioni nella scheda [30 anni di PUMS in Francia](#) a p.5 e p.11 (disponibile anche in [Francese](#), [Spagnolo](#) e [Portoghese](#))

## Sviluppo di misure di Mobility Management



Aspern Seestadt Vienna

Di seguito saranno passate in rassegna le misure di MM legate ai LUP in maniera tale da fornire un esempio dei recenti sviluppi intervenuti nei Paesi aderenti a EPOMM.

Uno di questi è [Aspern Seestadt](#), un'area a 14 km da Vienna, Austria. Nel 2007 l'obiettivo del progetto era quello di trasformare l'area, entro il 2025, in un nuovo distretto della città con circa 25.000 abitanti e 20.000 posti di lavoro. Un team di consulenti esperti di MM è stato coinvolto fin dall'inizio del progetto. Questi si sono posti degli obiettivi ambiziosi in termini di **ripartizione modale** (25% di auto, 40% di TP, 10-15% di bicicletta, 20-25% di mobilità pedonale) e hanno elaborato **linee guida sulla mobilità** molte delle quali sono già state messe in pratica. L'amministrazione era decisa ad ottenere il **coinvolgimento di tutti gli stakeholder**, per questo i consulenti della mobilità hanno programmato cinque workshop per generare una nuova prospettiva e nuove idee su diversi aspetti della mobilità con tutti i professionisti coinvolti nella pianificazione - architetti, progettisti, urbanisti, paesaggisti, esperti di pianificazione del traffico e dell'ambiente e altro ancora. Hanno usato il metodo MaxLupo del [workshop sulla simulazione di una pianificazione](#).



The Green Quarter in Antwerp

Un bell'esempio di **buoni presupposti per il MM** è il ["quartiere verde di Antwerp"](#), Belgio (link in olandese). Si tratta di un'area che ospita un ex ospedale militare e che sarà riqualificata come zona residenziale immersa nel verde, una grande "città giardino" che ospiterà vari negozi, uffici, laboratori e ristoranti, uno dei quali di un famoso cuoco belga. Il sito sarà attraversato da numerosi sentieri e corsie ciclabili e il traffico automobilistico sarà vietato il più possibile. A Vienna-Aspern, la nuova linea di metropolitana era operativa ancor prima che i primi abitanti vi si trasferissero.

Naturalmente il **numero di parcheggi destinati alle biciclette** può essere fissato al rialzo. Per esempio a Vienna una certa [area residenziale](#) (link in tedesco) ha anche 120 posti per biciclette e solo 8 posti auto, per un totale di 65 adulti e 27 bambini. La circostanza "spiacevole" di avere un basso numero di parcheggi per auto è compensata da altre caratteristiche del progetto: una lussuosa officina, ampi giardini e una sauna, alloggi per gli ospiti, sale giochi per bambini, sale per eventi e una cucina comune.

Quando esiste già un servizio di trasporto adeguato ed efficiente, la più semplice attività di MM consiste nel fare comunicazione e fornire **informazioni sulla mobilità**. Ad Aspern Seestadt le informazioni vengono veicolate a nuovi cittadini, imprese e scuole attraverso un info point e una [pagine web dedicata alle informazioni sulla mobilità](#).

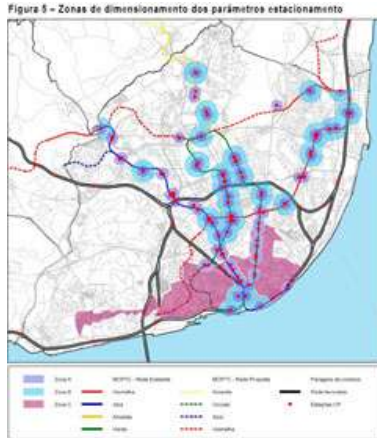


Ghent Sint-Pieters Info Point - © Project Gent Sint-Pieters

La città di Gent ha lanciato un progetto su larga scala per modernizzare la principale stazione ferroviaria della città, Gent Sint-Pieters, e le aree nelle vicinanze alle esigenze del 21° secolo. Entro il 2020, l'area dovrebbe essere trasformata in una zona facilmente accessibile e confortevole per vivere e lavorare, con buoni collegamenti intermodali. Questo progetto ha un impatto enorme non solo sui quartieri circostanti ma anche su tutta città e sui suoi abitanti. La città ha affidato la comunicazione, sia nella fase di progettazione sia in quella di attuazione, ad un **info point** dedicato con l'obiettivo di coinvolgere i cittadini. In questo modo vengono comunicati i progressi nella riqualificazione ma anche informazioni chiare ed aggiornate sui cambiamenti intervenuti nelle modalità di trasporto, come le modalità di accesso ai binari ferroviari o gli spostamenti dei parcheggi per biciclette, ecc .

Tra le misure più efficaci vi è senza dubbio il **controllo dei parcheggi**. Da un lato, il parcheggio su strada può essere limitato e correttamente sottoposto a tariffazione. Dall'altro, il numero minimo di parcheggi per area residenziale, imposto dalle licenze di costruzione, potrebbe essere sostituito con un **numero massimo di parcheggi consentito**. Ad Aspern Seestadt è permessa la costruzione di 0,7 posti auto per ogni abitazione, che è addirittura inferiore rispetto a quanto previsto nel centro di Vienna! Parte del denaro risparmiato è investito in un **fondo di mobilità che finanzia le iniziative di MM**. Un'alternativa al tetto massimo del numero di parcheggi, è stata attuata nella città svedese di Umea con il [successo dei parcheggi verdi](#). Sempre in Svezia, la città di Vasteras sta lavorando su **nuovi standards** che permettono di ridurre il numero di parcheggi auto disponibili se si attuano altre

iniziative di MM. Per esempio l'uso del car pooling riduce il numero di parcheggi del 20% e l'attuazione di cinque misure di MM comporta una riduzione di un ulteriore 10%.



Lisboa - Lisbon

Nel quartiere verde di Anversa, il parcheggio residenziale sarà consentito solo in quattro grandi garage sotterranei. Quando si limita la possibilità di “accesso” all’auto privata i cittadini tendono ad utilizzare di più il trasporto pubblico e altre modalità di trasporto sostenibili. Stando al progetto **Positive Footprint Housing**, a Göteborg, in Svezia, non per tutte le auto private sarà previsto un parcheggio.

La città di Lisbona ha incluso nel suo **Master Plan** (link in portoghese) standard di parcheggi più bassi in quelle aree in cui l'offerta di modalità di trasporto alternative è migliore.

Una rassegna più completa delle possibili misure di MM è consultabile nel compendio MaxLupo **Compendium of site based MM measures**.

## Scopri di più



<http://www.epomm.eu/maxlupo>

- Il progetto MAX ha predisposto una serie di linee guida sull'integrazione tra MM e Pianificazione urbanistica e del territorio (**MaxLupo, disponibile in varie lingue**)
- così come tutta una serie di altre raccomandazioni utili, riassunti, strumenti, materiali di formazione e rapporti di ricerca. Questi sono tutti disponibili sul sito web [epomm.eu/maxlupo](http://epomm.eu/maxlupo).
- è anche disponibile una panoramica su **39 casi studio**
- per i soci Allinx e Premium è inoltre possibile l'accesso ai video webinar **“Come integrare il MM nella pianificazione urbanistica e del territorio. Il metodo svedese”** di Caroline Mattsson (Trivector) **“Mobility Management e pianificazione urbanistica e del territorio”** di Karl-Heinz Posch (FGM-AMOR/EPOMM), la presentazione in powerpoint è scaricabile qui.
- ad ECOMM 2015, a Utrecht, sono previste diverse sessioni sul MM e la Pianificazione Urbanistica e del Territorio, nonché sulla progettazione urbana

## Prossimi eventi

- **ECOMM – European Conference on Mobility Management**  
Maggio 20-22, Utrecht, Olanda  
visita il [sito web](#)  
Registration just opened - you can register [here](#)
- **3° Congresso Mondiale sulla Mobilità Collaborativa (Wocomoco)**  
Giugno 25-26, Innsbruck, Austria  
vai al [sito web](#)

Per ulteriori informazioni, consulta il [calendario di EPOMM](#).



ECOMM 2015

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive