

Caro lettore,

ripensiamo alla 2^a edizione della Conferenza Europea sui SUMP svoltasi con successo a giugno a Bucarest. Il riscontro estremamente positivo da parte dei partecipanti dimostra che l'interesse nel tema dei Piani per la Mobilità Urbana Sostenibile (SUMP), nelle esperienze delle altre città europee e nelle opportunità di networking resta alto. Il team di ENDURANCE è lieto di venire incontro a questo bisogno di supporto e di scambio di conoscenze.

EPOMM, la piattaforma europea sul Mobility Management, coordina questo progetto perché gli è stato richiesto a gran voce, specialmente da parte dei nuovi stati membri dell'UE, di andare oltre il puro Mobility Management (MM) e di offrire supporto per i SUMP. Decisamente, MM e SUMP sono strettamente interconnessi e condividono buona parte degli stessi obiettivi, come leggerai in questa e-update. Ma prima diamo uno sguardo al lavoro che il nostro grande consorzio ENDURANCE sta svolgendo in tutta Europa.




Reti nazionali ENDURANCE in continua espansione







La città di Torres Vedras riceve il premio per il sistema di bike sharing Agostinhas.

I national focal point (NFP) di ENDURANCE stanno lavorando alacremente per costruire reti di città e per fornire loro sostegno per lo sviluppo o il miglioramento dei SUMP. Siamo orgogliosi di presentarvi alcuni aggiornamenti.

Europa del Nord:

-  **Svezia – 7 città**
 In **Svezia** molte città hanno già sviluppato dei SUMP, utilizzando il **sistema TRAST nazionale** ([link in svedese](#)). L'interesse principale delle città svedesi che fanno parte di ENDURANCE è perciò quello di scambiare esperienze all'interno della rete europea sull'implementazione della mobilità sostenibile. Finora sette città, incluse la seconda e terza più grandi del paese, hanno aderito alla rete ENDURANCE. C'è interesse da parte di altre città e anche di una rete di città.
-  **Danimarca – 9 città**
 Il **NFP danese** ha coinvolto CEREMA (**Francia**) e Trafikverket (**Svezia**) per due sessioni presso la Conferenza Nazionale del Trasporto Danese, che ha attirato più di 300 tra ricercatori e professionisti. Il focus di entrambe le sessioni era il legame tra SUMP e nuove infrastrutture come i tram.
-  **Finlandia – 4 città**
 In **Finlandia** molte reti esistenti sono state invitate a un webinar sulla partecipazione e la rete belga **BEPOMM** è stata coinvolta in un training sui benefici dei percorsi di partecipazione (obbligata) per i SUMP. Il terzo meeting nazionale discuterà gli indicatori e il monitoraggio e sarà parte di un nuovo evento di due giorni chiamato "Giorni del Trasporto Urbano Sostenibile" organizzato in cooperazione con svariati attori nazionali.

Europa dell'Est:

-  **Bulgaria – 20 città**
 La **rete bulgara** ha invitato 12 città e istituzioni scientifiche al 3° meeting nazionale a **Ruse** a giugno per trasferire le buone pratiche al loro paese vicino sotto l'auspicio del sindaco Mr. Plamen Stoilov. Finora cinque città membri hanno completato i loro primi SUMP. [Maggiori informazioni >](#)
-  **Romania – 17 città**
 Il **NFP romeno** sta preparando un workshop autunnale per presentare l'esperienza dei primi SUMP romeni. La loro rete nazionale ha raggiunto i 17 membri e altre città sono interessate ad aderire.
-  **Repubblica Ceca – 10 città**
 **Slovacchia – 5 città**
 La **rete ceca** ha unito le forze con la **Slovacchia** e ha creato la rete **CIVINET delle repubbliche ceca e slovacca**. La rete ha organizzato tre escursioni per approfondire gli interventi urbani di mobilità sostenibile che sono stati realizzati con successo. Queste escursioni sono ovviamente degli attrattori efficaci per attrarre nuovi membri e convincerli ad aderire alla rete.

Europa del Sud:

- **Italia – 33 membri**
La **rete Italiana** sta preparando il terzo workshop nazionale ad ottobre, in cooperazione con **Civinet Italia**, durante l'evento **MobyDixit 2015**, la 15^a Conferenza Italiana sul Mobility Management.
- **Portogallo – 24 membri**
In **Portogallo**, più di 200 partecipanti hanno preso parte all'ultimo workshop sui SUMP promosso in cooperazione con la **piattaforma sui SUMP** e **Civinet Portugal Spain**, che ha messo assieme esempi da entrambi i paesi. La città membro **Torres Vedras** sta ora cominciando a realizzare il proprio SUMP, e i suoi sforzi nei confronti della mobilità sostenibile sono stati premiati con la "**European Green Leaf 2015**" per la mobilità, la biodiversità e la gestione dell'acqua; il "**Energy Globe Award 2015**" per il suo sistema di bike sharing Agostinhas; e lo "**Smart Project for Smart Cities seal**" per la sua tecnologia integrata e centralizzata di gestione della sosta.
- **Spagna – 9 membri**
La **rete spagnola** ha recentemente raggiunto con **Fundación Conama** un accordo di cooperazione che dovrebbe accelerare lo sviluppo della rete nell'ambito della progettazione dei SUMP in Spagna. Attualmente stanno collaborando all'organizzazione del loro prossimo workshop nazionale, che si terrà ad ottobre nella cornice del prossimo congresso **Conama Local**.

Europa Occidentale:

- **Regno Unito – 20 città**
La **rete del Regno Unito** consiste di 20 autorità locali più svariati consulenti e il Dipartimento del Trasporto. Dopo due incontri riusciti, un terzo è attualmente in fase di organizzazione per il 30 settembre a Birmingham, in collaborazione con CILT, Atkins Global, **CIVINET UK & Ireland** e il progetto **BUMP**. Poiché i SUMP sono obbligatori in Inghilterra e Galles dal 2001 sotto forma di Piani Locali dei Trasporti (LTP), il successo della rete è dovuto soprattutto al passaparola sulle buone pratiche britanniche ed europee. E' interessante notare che alcune autorità locali britanniche hanno cominciato ad utilizzare le linee guida europee sui SUMP come modo per avere un punto di vista diverso sui propri LTP.
- **Irlanda – 7 città**
Il **NFP irlandese** ha sviluppato un modello per integrare i principi dei SUMP all'interno del processo per la pianificazione e lo sviluppo dell'utilizzo del territorio. Una bozza del modello ha ricevuto riscontro positivo da parte dei membri della rete a un incontro svoltosi a giugno. La rete ha dato il benvenuto ad altre due città membri questo agosto.
- **Belgio – 9 città**
BEPOMM ha trasferito alla Germania buone pratiche sui SUMP derivate dai loro 15 anni di esperienza con una solida cornice normativa fiamminga. La rete ha già svolto due eventi bilingue sui SUMP.
- **Francia – 12 città**
La **rete francese** ha approfittato dell'opportunità della conferenza mondiale sul ciclismo **Velo-city 2015** a Nantes per organizzare il secondo meeting nazionale ENDURANCE come evento parallelo assieme a **CIVINET Francophone**. Il tema era la mobilità attiva nei SUMP. Scarica le presentazioni **dal sito di Cerema** (in francese). Cerema collabora da vicino con altre reti esistenti ed enti nazionali come il Ministero dei Trasporti e il gruppo di autorità dei trasporti Gart, per far sì che la rete francese sopravviva dopo la fine del progetto nel 2016.

SUMP e MM: un ovvio legame



La città ceca di Litomerice sta conducendo un QUEST audit

Gli obiettivi del MM e dei SUMP sono molto simili. Proprio come i SUMP, il MM sostiene:

- un approccio partecipativo;
- sostenibilità per incentivare sviluppo economico, equità sociale e qualità ambientale;
- integrazione dei settori normativi;
- obiettivi chiari e misurabili e piani di valutazione chiari;
- "value for money" (efficacia economica degli investimenti)

Anche se SUMP e MM sono interconnessi e strettamente correlati, ci sono ancora molti paesi in cui MM e SUMP non sono integrati. Ad esempio in Italia, dove c'è una lunga tradizione di MM, esso non è inserito nei tradizionali PUM (Piani per la Mobilità Urbana). Nella Repubblica Ceca il MM è un argomento totalmente nuovo per le città e non vi sono ancora SUMP completati. Attualmente, la città di Litomerice (24.000 abitanti) situata nella parte settentrionale della Boemia, sta analizzando i colli di bottiglia nel suo sistema di pianificazione dei trasporti tramite il **QUEST audit**. I risultati prepareranno la città per un

SUMP completo, ma probabilmente raccoglieranno anche raccomandazioni per azioni di Mobility Management poiché sono parte integrante del QUEST audit, così come di altri audit relativi ai SUMP come ad esempio l'[ADVANCE-audit](#).

Approccio partecipativo nel MM



La città belga di Anversa si prepara a massicci interventi stradali incoraggiando i cittadini al modal shift.

Coinvolgere i cittadini per rendere il trasporto più sostenibile

Per creare città vitali e con una buona qualità di vita, abbiamo bisogno che i cittadini partecipino e adottino un comportamento di mobilità sostenibile. Non c'è bisogno di costruire una linea di tram se non ci sono persone che la utilizzano. Le misure "soft" sono necessarie per rinforzare e completare l'impatto delle misure "hard". Il MM è necessario ancor prima che le nuove infrastrutture vengano costruite. Per esempio, ad Anversa (Belgio), i massicci lavori infrastrutturali alla rete stradale saranno fonte di grossi disagi per gli anni a venire. Per questa ragione, Anversa ha aderito al progetto [PTP-Cycle](#) per incoraggiare più persone possibili a compiere scelte di viaggio intelligenti e sostenibili per i propri spostamenti, utilizzando una programmazione di viaggio personalizzata. L'obiettivo finale è un cambiamento di comportamento che duri anche dopo la fine dei lavori. [Maggiori informazioni su PTP ad Anversa >](#)

In Polonia, i problemi relativi allo sviluppo dei SUMP e il cambiamento nel comportamento di viaggio dei cittadini sono entrambi prioritari nell'agenda politica nazionale (es. "National Transport Policy, 2006-2025" e "National Urban Policy"). [Cracovia](#) è stata la prima città in Polonia ad adottare una normativa sul trasporto sostenibile nel 1993. La normativa riconosce la necessità di ridurre il traffico di auto e include l'idea di promuovere l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili. Cracovia è stata anche la prima città polacca a introdurre un [sistema di bike sharing](#) e [trasporto pubblico a chiamata](#). Queste misure "soft" vanno di pari passo con misure "hard" come ad esempio le [restrizioni al transito](#).



Edificio della facoltà di economia dell'Università Rennes1 di Rennes. Foto di [XillfromTOKYO](#) / CC BY-SA 3.0

Coinvolgere i cittadini nel sostenere i SUMP

I SUMP hanno bisogno di sostegno pubblico per avere successo. In Bulgaria, dove i portatori d'interesse nelle città non hanno molta esperienza di partecipazione pubblica, è un argomento centrale nel sostegno che CSDCS, partner ENDURANCE, offre alle città. [Maggiori informazioni >](#)

Alcune misure possono essere estremamente impopolari prima dell'introduzione, ma vengono poi ampiamente accettate dopo un periodo di prova. A Parigi ad esempio, la città ha deciso di ridurre il limite di velocità sulle strade principali. Per comprendere l'impatto di un limite di velocità di 30 km/h sugli utenti di un'area urbana ad alta densità, è stato condotto un esperimento in Avenue de Clichy. Prima dell'introduzione, gli utenti temevano congestionamento e un aumento dei tempi di spostamento. In seguito, il nuovo limite di velocità ha ricevuto un altro grado di accettazione (80% degli intervistati, inclusi gli automobilisti).

Scendere a patti coi bisogni dei diversi portatori d'interesse può richiedere un certo tempo. La città di Rennes (Francia) ha negoziato per tre anni per ottenere una variazione negli orari del campus universitario, in modo da alleggerire la pressione sulla rete metropolitana. Applicando questa misura ai grandi generatori di traffico cittadino, hanno evitato un investimento pianificato di 12 milioni di euro per l'acquisto di altri tre treni metropolitani. (Fonte: www.metropolitiques.eu)

Sostenibilità



La Scuola di Ciclismo a Leuven. Copyright: Mobiel 21

Un SUMP punta a rendere il trasporto più ecocompatibile, equo ed economicamente sostenibile. L'equità riguarda il dare a ognuno accesso sufficiente al trasporto pubblico da soddisfare i propri bisogni, ma riguarda anche una giusta distribuzione dello spazio pubblico. Questo è ben descritto nel [Rapporto sui giorni di ricerca nazionali 2014](#) (link in francese). Più ci si allontana dalle città, più il traffico si muove velocemente. Quelli che scelgono di vivere lontano dalle città dipendono dal sistema stradale per l'accessibilità ai servizi e agli altri luoghi. Ma questa mobilità necessita di arterie stradali rapide che passano attraverso i centri urbani, e creano problemi di congestione e inquinamento. Misure audaci come i limiti di velocità permettono alle città di invertire questo trend e restituire lo spazio pubblico a tutti gli utenti della strada. Una mobilità lenta e attiva è perciò diventata il pilastro di una società più sociale.

Le misure di MM contribuiscono a questi tre pilastri della sostenibilità: la componente ambientale, quella sociale e quella economica. Ad esempio, i corsi di bicicletta per adulti possono aumentare l'autonomia e l'integrazione delle persone isolate, specialmente per segmenti di target particolari come le donne immigrate. Offrire (sconti su) bici a pedalata assistita ai disoccupati a lungo termine può aiutarli ad avere accesso a maggiori opportunità di impiego, cosa che aiuta l'economia. "Wheels to Work" rappresenta un sistema di questo tipo, diffuso nel Regno Unito, ad esempio nello [Staffordshire](#). La città di Lucerna, in Svizzera, sta aiutando le persone non vedenti e utilizzatori di sedie a rotelle a usufruire del trasporto

pubblico organizzando un **training** per i conducenti dei bus. Il corso li aiuterà a comprendere i problemi quotidiani con cui queste persone devono confrontarsi.

Value for money



Shopping in bici. Foto di Harry Schiffer / www.eltis.org

Naturalmente un SUMP punta a rendere gli investimenti per i trasporti più economicamente efficienti possibile. Molte misure di MM hanno un alto rapporto di "value for money". La **presentazione di Tom Rye** alla Conferenza sui SUMP a Bucarest ha dimostrato come il Prodotto Interno Lordo (PIL) di una nazione non dipenda dalla velocità media di viaggio o dalla quantità di infrastrutture dei trasporti ad alta velocità. Investimenti locali più ridotti, come la gestione della sosta, le infrastrutture ciclabili, la moderazione del traffico e il mobility management hanno un maggiore rapporto tra benefici e costi.

Il **progetto EVIDENCE** sta esaminando una serie di prove in relazione ai costi e ai benefici della mobilità sostenibile. I risultati verranno esposti al **CIVITAS Forum Conference 2015**, dove verrà pubblicata anche la relazione sintetica. Visita lo stand espositivo EVIDENCE per ricevere la tua copia, iscriviti per avere accesso alle informazioni e ottieni una ricompensa speciale!

MM, l'ingrediente essenziale per il tuo SUMP



Le persone sono il cuore di un SUMP. Foto di Harry Schiffer / www.eltis.org

Proprio come un SUMP, il MM tocca molti ambiti normativi (salute, ambiente, trasporto, educazione, economia, ecc.). E tramite **MaxSumo** e **MaxEva**, possono essere ricavati obiettivi misurabili e piani di valutazione definiti per le misure di MM, in modo da assicurare che tutti gli elementi di un SUMP siano pienamente monitorati e valutati.

Infatti una delle differenze tra la pianificazione dei trasporti tradizionale e il SUMP, secondo le **linee guida per i SUMP**, è il passaggio dal focalizzarsi sul traffico e le infrastrutture al focalizzarsi sulle persone e su un insieme di azioni integrate volte a elaborare soluzioni economicamente efficienti. Perciò in conclusione, il MM non solo rientra perfettamente nella filosofia dei SUMP, ma è parte indispensabile ed economicamente efficiente di ogni SUMP.

Prossimi eventi

- **Creating Better Places for People: Lifestyles and Logistics**
Terzo meeting della rete SUMP del Regno Unito
30 settembre 2015 – Birmingham, Regno Unito
www.acttravelwise.org
- **Conferenza della Federazione Europea sulla Cycle Logistics 2015**
15-17 October 2015 – San Sebastian, Spagna
Città, compagnie di logistica, corrieri in bici ed esperti si riuniranno in autunno alla Conferenza della Federazione Europea sulla Cycle Logistics a San Sebastian per discutere su come rendere la logistica urbana più sostenibile e gestire le consegne last mile nel modo più efficiente possibile. Lo **studio preliminare** del progetto Cyclelogistics mostra che un viaggio motorizzato su due che coinvolge il trasporto di merci (per shopping, svago, lavoro, consegne, ecc.) può essere rimpiazzato da un viaggio in bici (cargo bike). Per la consegna di merci, questo è applicabile per il 25% dei viaggi motorizzati.
eclfconference2015.bike
- **MobyDixit 2015, la 15ª Conferenza Italiana sul Mobility Management**
Include il 3° workshop nazionale ENDURANCE in cooperazione con **Civinet Italia**
15-17 Ottobre 2015 – Palermo, Italia
www.mobydixit.it



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

EDMM 2015

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive