



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



*Piani Urbani della Mobilità Sostenibile -
Planning for People*

www.mobilityplans.eu

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



COS'È?

... è un piano strategico, costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri.

QUAL È IL SUO OBIETTIVO?

Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ha come obiettivo la creazione di un sistema dei trasporti sostenibile che:

- Garantisca a tutti una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi;
- Migliori la sicurezza;
- Riduca inquinamento, emissioni di gas serra e consumo di energia;
- Aumenti efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci;
- Aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.



QUAL È IL SUO SCOPO?

Le politiche e le misure definite in un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile devono riguardare tutti i modi e le forme di trasporto presenti sull'intero agglomerato urbano, pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta.



SU COSA DEVE ESSERE COSTRUITO?

Le Amministrazioni Comunali non devono considerarlo come un piano aggiuntivo. È fondamentale rimarcare che un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si costruisce su piani già esistenti estendendone i contenuti.

” Se pianifichiamo le città per auto e traffico, avremo auto e traffico. Se le pianifichiamo per le persone e i luoghi, avremo persone e luoghi.”

Fred Kent

COME FUNZIONA?

Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è uno strumento per affrontare con più efficienza i problemi connessi ai trasporti nelle aree urbane. Si costruisce su pratiche e contesti normativi già esistenti negli Stati Membri. Le sue caratteristiche fondamentali sono:

- Un approccio partecipativo;
- Un impegno verso la sostenibilità;
- Un approccio integrato;
- Una visione chiara, obiettivi e traguardi misurabili;
- Un esame dei costi e dei benefici dei trasporti.



Un approccio partecipativo che coinvolga cittadini e stakeholder sin dall'inizio e lungo tutto il processo di pianificazione

Il coinvolgimento dei cittadini e degli altri portatori di interessi è un aspetto fondamentale. È anche cruciale pianificare tale coinvolgimento per capire perchè alcuni gruppi di cittadini dovrebbero essere coinvolti e quale l'influenza che potrebbero esercitare. Dopo aver identificato gli stakeholder, una corretta strategia di coordinamento dovrebbe stabilire come e quando coinvolgerli. In questo modo, decisioni relative a specifiche misure di mobilità urbana sostenibile così come lo stesso PUMS potranno ottenere una significativa "legittimazione pubblica".



Un impegno solenne verso la sostenibilità per bilanciare sviluppo economico, equità sociale e qualità ambientale

L'impegno verso i principi di sostenibilità è un prerequisito essenziale. La sostenibilità è un concetto complesso, per questo è importante sviluppare una comprensione condivisa con gli stakeholder di cosa significa sostenibilità e mobilità sostenibile per la città e i suoi quartieri. Nello sviluppare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, la visione dovrà necessariamente spaziare oltre gli ambiti dei trasporti e della mobilità e considerare opportunamente aspetti sociali, economici, ambientali e politico-istituzionali.



Un approccio integrato che tiene conto di strumenti e politiche dei diversi settori, livelli amministrativi e autorità limitrofe

In molti casi lo sviluppo del piano è guidato dall'assessorato ai trasporti e alla mobilità del Comune. La rilevanza di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è comunque tale da necessitare il coinvolgimento di altri uffici e dipartimenti comunali e regionali nel processo di pianificazione (ad esempio, urbanistica e sviluppo del territorio, sviluppo economico, ambiente, servizi sociali, salute, sicurezza). Risolvere i deficit di integrazione e cooperazione è senz'altro un compito arduo, ma è anche il principale fattore di innovazione e miglioramento.



Visione e obiettivi chiari, focus su traguardi misurabili e parte di una strategia complessiva di sviluppo sostenibile

Il piano deve essere basato su una visione dei trasporti e della mobilità di lungo periodo che comprenda l'intero agglomerato urbano. Deve includere tutte le forme e i modi di trasporto: pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, circolazione e sosta. Tale visione strategica fornisce una descrizione qualitativa del futuro urbano desiderato e serve ad orientare lo sviluppo di adeguate misure di pianificazione. La visione deve essere specificata con obiettivi concreti, che indichino il tipo di cambiamento desiderato. Cambiamenti e impatti devono essere necessariamente quantificabili e stabiliti rispetto ad aree e indicatori specifici.



Un'esame dei costi e dei benefici dei trasporti, che tenga conto dei più ampi costi e benefici sociali

La selezione delle misure non deve basarsi solo sull'efficacia ma anche sull'economicità. Soprattutto in un periodo di budget limitati per la mobilità e i trasporti urbani, è fondamentale legare gli impatti delle misure alle risorse spese. Questo aspetto richiede una opportuna valutazione delle opzioni con attenzione ai costi e ai benefici, inclusi quelli non facilmente misurabili o valutabili, come gli impatti derivanti dalle emissioni di gas serra e dalla qualità dell'aria. La Commissione Europea nel Libro Bianco sui Trasporti (2011) rimarca l'importanza di internalizzare i costi esterni di tutti i modi di trasporto applicando principi comuni alle specificità di ciascun modo.

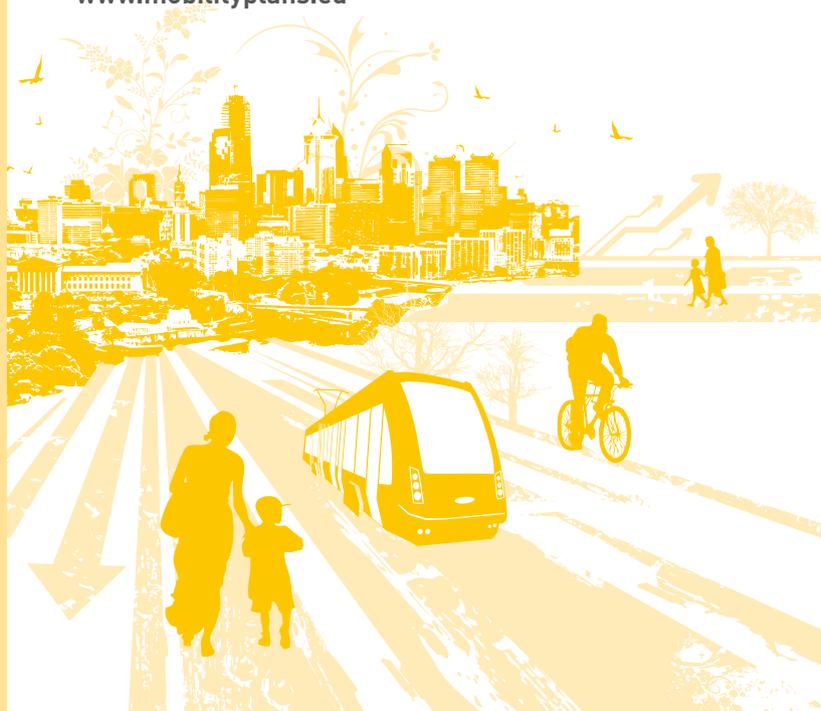
CONTESTO NORMATIVO

Nel **Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana** pubblicato nel 2009, la Commissione Europea ha proposto di accelerare la formazione sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile in Europa attraverso materiali illustrativi, scambio di buone pratiche, analisi comparative ed attività formative di supporto ai professionisti. Anche i ministri dei trasporti dell'UE stanno supportando lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Secondo quanto riportato nelle conclusioni al **Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana** del 24 giugno 2010 il Consiglio d'Europa "supporta lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile per le città e le aree metropolitane [...] ed incoraggia la previsione di incentivi, quali assistenza tecnica e scambio di informazioni, per la redazione di tali piani".

Nel marzo 2011 la Commissione Europea ha pubblicato il **Libro Bianco sui Trasporti** "Tabella di marcia verso uno Spazio Unico Europeo dei Trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144 final). Il Libro Bianco propone di esaminare la possibilità di rendere obbligatori i Piani della Mobilità per le città di una certa dimensione, sulla base di standard nazionali basati su Linee Guida europee. Lo stesso documento suggerisce di collegare la politica regionale e i fondi di coesione alle sole città e regioni in possesso di un certificato di Verifica delle Performance e della Sostenibilità della Mobilità Urbana, opportunamente aggiornato e validato in modo indipendente. Infine, il Libro Bianco propone di esaminare la possibilità di un programma di supporto Europeo per la progressiva implementazione dei Piani della Mobilità Urbana nelle città europee.

Sviluppare e implementare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile significa adottare un processo continuo che si compone di undici fasi. Lo schema grafico di questo processo presenta tali fasi in base alla loro sequenza logica. Nella pratica alcune attività potrebbero essere portate avanti parallelamente e prevedere anche cicli di retroazione.

Una descrizione dettagliata di tutte le fasi e le attività è contenuta nelle Linee Guida "Sviluppare e Implementare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile". Le Linee Guida contengono anche esempi pratici, utili strumenti e riferimenti per illustrare al meglio l'intero processo. Il documento può essere scaricato dal sito www.mobilityplans.eu



PROCESSO



I PUMS IN PRATICA



Koprivnica, Croazia – Analisi dello stato di fatto

Koprivnica, una città di 33.700 abitanti nel nord ovest della Croazia, ha condotto una dettagliata analisi dello stato di fatto della propria mobilità urbana. L'analisi si è basata su di un'autovalutazione condotta dagli uffici comunali, un ampio processo di consultazione con i diversi stakeholder ed un sondaggio pubblico. L'autovalutazione ha rivelato che la città dispone di condizioni eccellenti per promuovere forme di mobilità sostenibile e che un aspetto cruciale è la scelta precisa di queste forme nella strategia cittadina. La struttura urbana è pianeggiante, compatta e con spazi sufficienti a consentire la realizzazione di una estesa rete ciclabile. Il 30% della popolazione usa regolarmente la bici, il 70% degli studenti si reca a scuola con i mezzi pubblici, in bici o a piedi. In estate il numero di pedoni e ciclisti supera quello delle auto. Dal sondaggio è emerso in particolare che gli automobilisti sarebbero ben predisposti a cambiare le proprie abitudini di mobilità qualora fosse realizzata l'infrastruttura ciclabile.



Budapest, Ungheria – Integrazione e coordinamento delle politiche

Budapest è un esempio di integrazione tra pianificazione della mobilità e quadro complessivo delle politiche territoriali. Nel 2003 il Comune ha adottato la propria Idea di Sviluppo Urbano, che definisce la visione e le priorità di lungo periodo dello sviluppo territoriale cittadino. Sulla base di questa concezione e di un'ampia campagna di consultazione degli stakeholder, il Comune ha sviluppato la Strategia di Sviluppo Urbano di Budapest – meglio conosciuta come Piano Podmaniczky. Il documento fissa le priorità di sviluppo per il periodo 2005-2013, incluse le principali misure di sviluppo urbanistico. Tali misure sono accompagnate dal Piano della Mobilità del Centro di Budapest, lanciato nel 2007 con l'obiettivo di rivalutare il centro cittadino attraverso progetti infrastrutturali e di calmierazione del traffico per una mobilità urbana sostenibile. Il piano punta in particolare sul trasporto non motorizzato per rilanciare le attività economiche e migliorare la qualità della vita.



Odense, Danimarca – Comunicazione ai cittadini e agli stakeholder

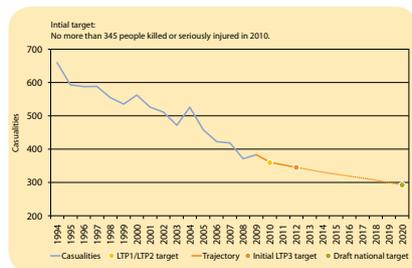
Grazie all'impegno nel comunicare ai cittadini il proprio Piano della Mobilità e del Traffico, la città di Odense è riuscita a chiudere al traffico motorizzato due importanti arterie stradali – il tentativo era fallito in precedenza a causa delle preoccupazioni dei cittadini in merito alla diversa distribuzione del traffico. Nel 2007 il Comune ha coinvolto numerosi stakeholder (non solo residenti, ma anche altri gruppi di cittadini) e sviluppato una speciale "Toolbox" per spiegare la pianificazione del traffico in modo semplice e intuitivo. Inoltre, la concezione stessa del piano si è gradualmente spostata da auto e traffico a persone e luoghi. Tutto questo è stato promosso in maniera costante attraverso sito web, manifesti, stampa locale ed eventi speciali. Questo lavoro alla fine ha ripagato e il piano è stato approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale.



Lille, Francia

– Costruire la visione di città

A Lille, il processo di sviluppo del Plan de Déplacements Urbains (Piano della Mobilità Urbana Sostenibile) è cominciato subito dopo il grande ciclo di rigenerazione urbana degli anni '90. La nuova stazione del TGV ha creato i presupposti per la nascita di un quartiere completamente nuovo, Euralille, che rappresenta al tempo stesso un importante nodo dei trasporti internazionali, regionali e locali. Gli urbanisti volevano realizzare la visione di una città economicamente forte e con un profilo internazionale. Il rinnovamento degli spazi pubblici afflitti da problemi di traffico veicolare è naturalmente una parte fondamentale nella realizzazione di tale visione di città. Uno degli aspetti strategici più importanti ha riguardato la scelta tra l'estensione della rete metropolitana e lo sviluppo del trasporto pubblico di superficie (bus e tram). La città ha scelto quest'ultima opzione quale elemento per ristrutturare, ridisegnare e ridefinire i propri spazi pubblici.



Cambridgeshire, Regno Unito

– Traguardi e traiettorie

Il terzo Local Transport Plan del Cambridgeshire (LTP) 2011 – 2026 definisce indicatori e traguardi intermedi utilizzati per monitorare l'avanzamento del piano rispetto agli obiettivi prefissati. La scelta degli indicatori tiene conto degli aspetti rilevanti per il Cambridgeshire ed al tempo stesso consente una comparazione con altri enti locali nazionali. Nell'LTP sono riportati grafici che illustrano i collegamenti tra obiettivi, traguardi intermedi e traiettorie di lungo periodo. Gli obiettivi nazionali sulla sicurezza stradale fissano al 2020 un 33% in meno di incidenti mortali e infortuni gravi causati dal traffico rispetto al 2009. L'LTP ha fissato degli obiettivi iniziali per questo indicatore fino al 2012. La figura qui sopra riporta le performance sulla sicurezza stradale del Cambridgeshire dal 1994 così come il traguardo fissato al 2012.



Gent, Belgio

– Informare la cittadinanza

Nel 2007 il Comune di Gent assieme ad altri 5 partner ha lanciato un progetto per la trasformazione nel 2020 della principale stazione ferroviaria, Gent Sint-Pieters, e delle aree circostanti in un quartiere eterogeneo con buone connessioni intermodali. Un progetto così ampio necessitava di una strategia concertata di informazione e consultazione per ottenere e mantenere il consenso dei cittadini sui cantieri. Ciò si è tradotto in un punto informativo permanente con mappe, video ed un modello 3D, una newsletter periodica per i residenti, eventi nelle scuole e nei "caffè di dialogo" per dare la possibilità ai cittadini di esprimere le proprie opinioni sul progetto. Due volte l'anno i cittadini sono invitati a visitare i cantieri. Dalle 400 alle 800 persone sono invitate e organizzate in piccoli gruppi di visita ed hanno la possibilità di osservare da vicino i lavori e chiedere spiegazioni a progettisti e partner del progetto.

BENEFICI



Una migliore immagine della città

Una città impegnata nella pianificazione della mobilità sostenibile è vista come una città innovativa a cui fare riferimento.



Una migliore qualità della vita

I PUMS significano pianificare per le persone e i luoghi piuttosto che per le auto e il traffico. Trasmettono un messaggio emozionale che si esprime, ad esempio, nell'obiettivo di innalzare la qualità degli spazi pubblici o di aumentare la sicurezza dei bambini.



Una migliore mobilità e accessibilità

Pianificare la mobilità concentrandosi sulle persone porta in definitiva a migliorare le condizioni di mobilità dei cittadini e a rendere più accessibili le aree urbane e i loro servizi.



Benefici per l'ambiente e la salute

Migliorare la qualità dell'aria, ridurre le emissioni di rumore e mitigare i cambiamenti climatici significa ottenere benefici sulla salute e ridurre così i costi ad essa associati.



Potenziale per una migliore soddisfazione degli individui

Pianificare in modo sostenibile la mobilità urbana significa soddisfare una porzione più ampia di popolazione e rispondere in modo adeguato alle necessità delle diverse categorie di utenti.



Decisioni supportate da cittadini e stakeholder

Pianificare per la gente implica il concetto di pianificare con la gente. Attraverso il coinvolgimento di cittadini e altri stakeholder, le stesse decisioni in favore o contro determinate misure per la mobilità possono ottenere un significativo livello di "legittimazione pubblica".



Efficace realizzazione degli obblighi di legge

Pianificare la mobilità urbana in modo sostenibile significa anche rispettare le norme, ad esempio la Direttiva Europea sulla Qualità dell'Aria o i regolamenti sul livello di inquinamento acustico.



Città più competitive e accesso ai finanziamenti

I PUMS consentono di accedere a finanziamenti disponibili per soluzioni innovative – garantendo un potenziale vantaggio sulle altre città che competono per l'attribuzione dei fondi pubblici.



Una nuova visione politica, un potenziale di integrazione

I PUMS offrono una visione strategica e di lungo periodo. Incoraggiano una cultura della pianificazione efficace, che integra settori e istituzioni così come città e quartieri.

INFORMAZIONI

La Commissione Europea intende accelerare la comprensione su larga scala dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile da parte degli enti locali e regionali in Europa attraverso una informazione completa circa gli scopi, i contenuti e i benefici di tali piani.

ASSISTENZA

Il documento tecnico del 2011 "Sviluppare e Implementare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" introduce il concetto di PUMS e descrive le varie fasi necessarie per la sua preparazione. Il documento è rivolto ai professionisti della mobilità e i trasporti così come agli altri stakeholder che dovrebbero essere coinvolti nella preparazione e implementazione del Piano.

SEMINARI

Nel 2011 e 2012 un team di esperti nominato dalla Commissione Europea organizzerà 35 seminari nazionali ed eventi di scambio di esperienze sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile in tutto il territorio dell'Unione. Contattateci per avere informazioni sul seminario formativo più vicino a voi.

Per maggiori informazioni:

www.mobilityplans.eu



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Planning for People

CONTATTI

E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Tel.: +49.221.60 60 55 - 13

www.mobilityplans.eu

Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

c/o Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH

Clever Strasse 13 – 15

50668 Cologne

Germany

Disclaimer: "Planning for People" è un marchio comunitario registrato. L'esclusiva responsabilità per i contenuti di questa pubblicazione è ascrivibile agli autori. Essa non riflette necessariamente l'opinione dell'Unione Europea. Né l'EACI né la Commissione Europea sono responsabili per qualsiasi utilizzo che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute nel presente documento.

Foto: András Ekés (Copertina; Pagina 4, 5), galleria foto della Città di Koprivnica (Pagina 8), Comune di Budapest V. Distretto (Pagina 8), Città di Odense (Pagina 8), Max Lerouge (Pagina 9), Infopunt Project Gent Sint-Pieters (Pagina 9), www.eltis.org (Pagina 2, 3, 10), Harry Schiffer (Pagina 11), FGM-AMOR (Pagina 10, 11), Rupprecht Consult (Pagina 3, 4, 5)

www.mobilityplans.eu

Supported by
**INTELLIGENT ENERGY
EUROPE** 