



In che tipo di città vogliamo vivere? La risposta a questa domanda costituisce il punto di partenza di ogni Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (SUMP). La visione dei S.U.M.P. stabilisce come prima fase la comprensione di come la città dovrebbe essere in futuro. In questa e-update daremo uno sguardo alle diverse scelte che le città hanno operato nelle loro visioni. Ma prima iniziamo con un aggiornamento sulle recenti attività di ENDURANCE.

Notizie flash: il database TEMS sul riparto modale di EPOMM è migliorato, così come MaxEva! Scorri verso il basso per saperne di più.

Le reti ENDURANCE stanno crescendo



[Click on the picture to enlarge](#)

Il progetto ENDURANCE ha partecipato alla prima Conferenza Europea sui S.U.M.P. che si è svolta a Sopot, in Polonia. Tutte le presentazioni sono disponibili sul [sito web di ENDURANCE](#). Alla conferenza, la Commissione europea ha annunciato la creazione di una [Piattaforma europea sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile](#) che sarà integrata nel [sito web già esistente di Eltis](#).

In concomitanza con la conferenza, si è svolto il workshop annuale dedicato ai National Focal Point (NFP) di ENDURANCE in cui si è discusso dei loro progressi nell'ambito del progetto. L'incontro ha mostrato come molte città trovino ancora difficile convincere i politici locali sui benefici derivanti dall'approccio dei S.U.M.P. Nonostante la pubblicazione delle linee non a tutti è ancora ben chiaro che il processo dei SUMP si basa su pratiche di pianificazione esistenti e sui loro risultati. Il workshop dei NFP ha registrato anche diversi trasferimenti di politica su piccola scala tra paesi a seguito dell'[approccio di policy transfer di EPOMM](#).

Il [sito web ENDURANCE](#) mette in luce che son molte le città che hanno mostrato interesse per l'approccio dei SUMP o che sono coinvolte nella pianificazione dei SUMP in varie fasi. I NFP di ENDURANCE aiuteranno lo scambio di esperienze tra città e offriranno loro supporto per qualsiasi richiesta di informazioni o di esigenze di formazione. Si organizzano anche incontri nazionali annuali per discutere di temi legati ai SUMP. La maggior parte dei NFP ha organizzato il loro primo evento nel corso dell'anno e sono ora in fase di programmazione del secondo incontro.

Una visione per il futuro



Dopo la fase preparatoria (vedere le [Linee guida sui S.U.M.P.](#)), la costruzione di una visione comune per il futuro è il primo passo nello sviluppo dei S.U.M.P. Una caratteristica essenziale della visione strategica dei S.U.M.P. è che essa si estende oltre il termine di una legislatura. Nella città svedese di Lund, iniziarono a lavorare sul S.U.M.P. (noto come LundaMaTs) già nel 1996, ma la visione e gli obiettivi del piano furono fissati per il 2030. "Un Comune è una organizzazione gestita politicamente, e come tale è facile scivolare nell'errore di definire degli obiettivi sulla base di ciò che può essere raggiunto nel corso di un mandato", dice il CEO Jan-Inge Ahlfridh. "Più radicali sono i cambiamenti, più si deve pensare a lungo termine." ([LundaMaTs II - Contesto e Risultati](#), pag 2)

La visione di ogni città prende in considerazione le caratteristiche specifiche e le sfide che si incontrano nella situazione locale. Ma tutti dovrebbero ruotare attorno a una questione centrale: come assicurare e migliorare la qualità della vita dei cittadini e dei turisti. Diamo uno sguardo alle visioni dei S.U.M.P. di alcune delle città della rete ENDURANCE e al processo che le ha portati ad un accordo su tali visioni.

Ruse: Conciliare la crescita economica con la salvaguardia del patrimonio culturale e naturale



Il primo evento nazionale della Rete ENDURANCE in Bulgaria ha avuto luogo nel mese di ottobre dello scorso anno ed è stato accolto con molto entusiasmo. Non meno di 16 città hanno già aderito alla rete bulgara di ENDURANCE. Una di loro è Ruse.

Ruse è una città di grande importanza nella regione del Danubio, a causa del suo ricco patrimonio culturale e la sua diversità religiosa ed etnica. La città ha adottato una strategia di sviluppo simile alle moderne città europee, mirando anche a diventare una meta turistica di particolare attrazione. La città vuole costruire un sistema equo, economicamente sostenibile, rispettoso dell'ambiente, che promuova la mobilità e il turismo, preservando il patrimonio naturale e culturale e prendendosi cura degli ecosistemi del Danubio. Allo stesso tempo, lo sviluppo della città dovrebbe offrire nuove opportunità per la Green Economy e posti di lavoro green nella regione.



La visione e l'elenco delle misure da attuare sono stati sviluppati da CSDCS, il NFP di ENDURANCE per la Bulgaria, in stretta collaborazione con gli esperti comunali e rappresentanti del Ruse Energy Agency. È stato consultato anche il Centro di Informazioni Turistiche. Nel corso di due discussioni pubbliche nella primavera del 2014, la visione e le misure sono state esaminate da più di 100 portatori di interessi dei settori del trasporto e del turismo, ambientalisti e rappresentanti delle ONG, e sono state determinate le priorità. Questo processo ha richiesto circa 9 mesi. La comunicazione ha giocato un ruolo fondamentale, in quanto la strategia e le misure sono state comunicate ai cittadini, utilizzando i siti web comunali, workshop, presentazioni in occasione di eventi locali e numerose conferenze stampa, diffuse attraverso sia la stampa scritta sia la televisione.

Lille: Cambiare il comportamento per contrastare la saturazione



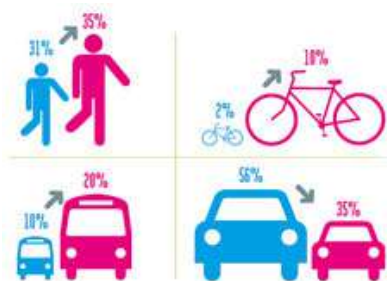
Nella **Metropoli di Lille**, in Francia, il più recente PDU (Plan de Déplacements Urbains, versione francese del S.U.M.P. europeo) è stato adottato nel 2011, dopo 5 anni di elaborazione collaborativa. Un momento importante del processo è stato il "grande dibattito" sulla mobilità, organizzato nel 2009 da Martine Aubry, presidente della Comunità Urbana di Lille. Il dibattito ha riunito esperti, istituzioni, associazioni e cittadini, e ha portato alla pubblicazione di " **Engager la Métropole Lilloise la Mobilité du 21ème siècle** " (" per coinvolgere le metropoli di Lille nella mobilità del 21 ° secolo "). Dopo questo importante impegno politico ad alto livello, sono state effettuate ulteriori consultazioni per la definizione di obiettivi e misure del PDU.



La visione della città ruota attorno a un concetto di sviluppo sostenibile, dove habitat, economia e trasporti sono concepiti come elementi di un unico insieme. Dopo aver introdotto il primo sistema di metropolitana automatizzato al mondo negli anni '80 e aver rafforzato il trasporto pubblico in superficie negli anni 2000, c'è ora la necessità di cambiare la strategia di trasporto pubblico, per far fronte al crescente numero di viaggiatori (+ 50% in 10 anni).

Al fine di creare una metropoli "post-carbonio", la città di Lille si è posta obiettivi molto ambiziosi per cambiare il proprio riparto modale (vedi figure per gli obiettivi entro il 2020 rispetto al 2006).

Per raggiungere questi obiettivi, il PDU prevede 170 azioni organizzate su 6 tematiche. Per maggiori informazioni, consultare la [pagina di Lille](#) sul sito ENDURANCE e gli " **elementi chiave del PDU** " in lingua francese.



Kaunas: Rilanciare il centro storico

IA **Kaunas**, in Lituania, la visione della mobilità del futuro si basa sulla nuova concezione del City Master Plan (2013-2023). Il tema principale è la riduzione dell'uso dell'auto privata, per aumentare la qualità e la quantità di utilizzo del trasporto pubblico, per incrementare e



migliorare le infrastrutture ciclabili della città e rilanciare il centro storico, attraverso un ripensamento dei parcheggi della città.

Lo sviluppo del Master Plan ha incluso presentazioni pubbliche. Precedenti progetti UE relativi alla mobilità hanno contribuito a sviluppare una buona cooperazione tra gruppi multi-stakeholder. "Ci sono un paio di articoli ed eventi mediatici, ed alcune aree del Master Plan che attireranno più interesse rispetto ad altre aree, naturalmente", dice Jim McGeever da UAB - Taem Urbanistai, il National Focal Point di ENDURANCE in Lituania. "Ma campagne a cadenza regolare e attività promozionali costituiscono un grande aiuto per mantenere alto l'interesse pubblico circa il modo in cui la città sviluppa la sua strategia per i prossimi 10 anni. Questa è chiaramente un'area che siamo desiderosi di migliorare. "



Photo by Vygintas

Dresda: la creazione di un sostegno unanime tra le diverse parti interessate



Round Table meeting in 2010 (Urban Planning Office)

A Dresda, in Germania, il processo di sviluppo per il "Transport Development Plan 2025plus" (TDP) è iniziato nell'autunno 2009. Fin dall'inizio la tavola rotonda ha giocato il ruolo di comitato centrale nel processo di pianificazione. Moderata da un ufficio di pianificazione indipendente, la tavola rotonda è composta da rappresentanti di 46 organizzazioni, associazioni professionali, camere, lobbies, amministrazione comunale e rappresentanti di tutte le parti del Consiglio Comunale di Dresda. Sono stati formati quattro gruppi di lavoro, in cui i membri della tavola rotonda, con punti di vista e idee simili, hanno lavorato insieme:

- Amministrazione Locale, gruppo di progetto TDP;
- Fornitori di trasporto pubblico;
- Altri interessi sociali e Qualità Urbanay;
- Traffico e Trasporti e le Associazioni d'impresa.

Ogni gruppo di lavoro ha sviluppato la propria visione. Un processo di discussione di 4 mesi con molte interazioni tra i gruppi ha portato la Tavola Rotonda a un accordo su una visione consensuale di tutte le parti interessate. Nel 2011 il Consiglio Comunale di Dresda ha approvato la proposta con alcune modifiche.

Questa visione, '[Dresda punta per il futuro sviluppo del traffico](#)', è la base per lo sviluppo del SUMP di Dresda. Essa considera il trasporto non come un fine in sé, ma come un modo per migliorare la mobilità dei residenti e per sostenere l'economia e postula una libera scelta dei modi di trasporto. La visione pone molta enfasi su un equilibrio tra considerazioni economiche, ecologiche e sociali, e su un processo di pianificazione aperto che si basa sul consenso. La visione è stata comunicata attraverso il sito web, la rivista ufficiale, la newsletter dedicata di TDP e forum pubblici di discussione.

Notizie dai progetti correlati



Nel mese di maggio, si è concluso il progetto [CASCADE](#). Il progetto ha sostenuto la condivisione delle conoscenze tra le città e la creazione di competenze a livello locale, al fine di colmare il divario tra le ambizioni di efficienza energetica delle città e la realtà. Il sito web del progetto ha un [toolkit](#) per organizzare l'apprendimento peer-to-peer tra città e una [raccolta delle migliori pratiche](#). Alcuni punti salienti:

- [la visione dei trasporti di Varsavia](#) (Polonia)
- [la visione del trasporto pubblico di Burgas](#)

- [• Il Tyne and Wear piano di trasporto locale (UK) - una cooperazione tra le 5 autorità locali

Notizie flash: TEMS è migliorato



EPOMM ha intrapreso un processo per migliorare lo strumento di misura del Modal Split di EPOMM (TEMS) .

- Ora viene spiegato perché la ripartizione modale è così importante e perché TEMS è così utile per l'analisi comparativa, il confronto e la misurazione;
- La mappa usa i cosiddetti cluster per fornire una migliore visione d'insieme;
- È possibile **confrontare ed esportare** i dati di tutte le città presenti nel database – utile per l'analisi;
- Permette di trovare la ripartizione modale attraverso un motore di ricerca, digitando il nome della città e il "modal split";
- Quando si **caricano** i dati, si è in grado di fornire informazioni specifiche sul metodo di indagine e l'area interessata, rendendo i confronti futuri più affidabili;
- Alcuni dati clamorosamente errati sono stati eliminati, ed è stata migliorata la fruibilità .

Nel prossimo step, i paesi e le città (si spera anche da ENDURANCE) dovrebbero caricare i dati delle città che ancora mancano (ben oltre il 50% di tutte le città con un numero di abitanti pari o superiore a 100.000 sono già inseriti, ma ciò significa che ancora quasi il 50% sono mancanti). I paesi membri di EPOMM hanno fatto un piano d'azione per rendere TEMS più conosciuto e per caricare i dati di ripartizione modale mancanti delle città e dei paesi.

EPOMM sta anche lavorando sul miglioramento de **la valutazione e dell'analisi comparativa dello strumento MaxEva** – ne saprete di più nel prossimo aggiornamento.

Il monitoraggio si adatta bene al prossimo **premio dedicato ai S.U.M.P.** con il tema "monitoraggio dell'attuazione di migliorare il SUMP", vedi sotto.

Prossimi eventi

- **Premio SUMP (10 000 euro)**
Termine di presentazione 3 novembre 2014
[Dettagli qui](#)
- **eBRIDGE Conferenza Urban eMobility 2020**
7-08 ottobre 2014, Berlino, Germania
[programma](#) e www.ebridge-project.eu
- **Workshop sulla Mobilità Combinata**
20 ottobre 2014 - Hannover, Germania
<http://www.uitp.org/growing-integrated-mobility-market>
- **Walk 21**
21-23 ottobre 2014 - Sydney, Australia
<http://www.walk21.com/conferences/sydney.asp>
- **Conferenza annuale Polis**
27-28 novembre 2014 - Madrid, Spagna
<http://www.polisnetwork.eu/events2/polisconference/2014conference>

Per altri eventi, si prega di visitare il [Calendario di EPOMM](#).



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

EPOMM 2014

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive