

# MANUALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN AREA MED

## COLOPHON

### GRUPPO DI REDAZIONE

*Direttore di redazione*

**Valentina Ridolfi**

Coordinatrice dell'Agenzia Piano Strategico di Rimini e responsabile del progetto *MOBILITAS*

*Comitato editoriale*

**Peter Canciani**

*Project Manager* presso CEI - Central European Initiative, Trieste

**Larisa Kunst**

*Project Manager* presso Centro di Sviluppo Regionale, Koper

**Francesca Liguori**

Tecnico dell'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione dell'Ambiente del Veneto (ARPAV), Padova

**Ermete Mariani**

Responsabile delle conoscenze e della comunicazione dell'Unione delle Università del Mediterraneo (UNIMED)

**Silvio Nocera**

Professore associato di Economia dei Trasporti, IUAV Venezia

**Alberto Rossini**

Responsabile del Servizio di Piano, Comune di Misano Adriatico

**Carlos Pacheco Sanchez**

Architetto e coordinatore di progetti europei, Comune di Malaga

**Peter Staelens**

Coordinatore progettuale presso EUROCITIES, Bruxelles

**Fabio Tomasi**

Manager dell'unità progettuale presso AREA Science Park, Trieste

### COORDINAMENTO ESECUTIVO E REDAZIONE GRAFICA

*Coordinamento pubblicazione e layout grafico*

**Giorgia Mancinelli**

Ingegnere, consulente del Piano Strategico di Rimini per il progetto *MOBILITAS*

*Assistenti alla pubblicazione*

**Serena De Rosa**

*Project Manager* del Piano Strategico di Rimini e del progetto *MOBILITAS*

**Claudio Santini**

Progettista grafico del Piano Strategico di Rimini e *Communication Manager* del progetto *MOBILITAS*

*Direzione e staff del Piano Strategico di Rimini*

**Maurizio Ermeti**

**Noemi Bello**

**Maria Stella Lodovichetti**

**Rita Marfori**

### COLLABORATORI

*GO SUMP Community manager*

**Jana Nadoh Bergoč, Marinka Petrc**

*Project Manager* del Centro d'Innovazione e Sviluppo, Koper

*Traduzione e revisione linguistica*

**Hina Popat**

# MANUALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN AREA MED



# INDICE

|                           |          |
|---------------------------|----------|
| <b>Abstract .....</b>     | <b>1</b> |
| <b>Premessa .....</b>     | <b>3</b> |
| <b>Introduzione .....</b> | <b>7</b> |

## 1. LA RETE DI GO SUMP

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| <b>1.1 Comunità .....</b>             | <b>13</b> |
| <b>1.2 Progetto orizzontale .....</b> | <b>17</b> |
| <b>1.3 Risultati di GO SUMP .....</b> | <b>19</b> |
| <b>1.4 Sinergie .....</b>             | <b>23</b> |
| 1.4.1 CAMP-SUMP .....                 | 29        |
| 1.4.2 EnerNETMob .....                | 35        |
| 1.4.3 LOCATIONS .....                 | 39        |
| 1.4.4 MOBILITAS .....                 | 43        |
| 1.4.5 MOTIVATE .....                  | 47        |
| 1.4.6 REMEDIO .....                   | 51        |
| 1.4.7 SUMPORT .....                   | 55        |

## 2 . MOBILITÀ SOSTENIBILE

|                                                                                      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>2.1 Problemi della mobilità urbana.....</b>                                       | <b>61</b> |
| <b>2.2 PUMS .....</b>                                                                | <b>69</b> |
| <b>2.3 PUMS IN EUROPA .....</b>                                                      | <b>71</b> |
| <b>2.4 Le principali sfide per la mobilità sostenibile<br/>nelle città MED .....</b> | <b>77</b> |

## 3 . COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 3.1 Quadro teorico .....             | 85 |
| 3.2 Promozione e comunicazione ..... | 89 |
| 3.3 Partecipazione.....              | 99 |

## 4 . AZIONI E STRUMENTI

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| 4.1 Linee guida per la mobilità ..... | 109 |
|---------------------------------------|-----|

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.2 Pianificazione e politiche<br>per la mobilità sostenibile..... | 113 |
|--------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                            |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.2.1 <i>Action plan</i> per la mobilità nei campus universitari<br>in ambito urbano ..... | 115 |
| 4.2.2 Strumenti di <i>crowd-sourcing</i> a supporto<br>dello sviluppo del PUMS .....       | 117 |
| 4.2.3 Mobilità turistica sostenibile: un approccio a tre fasi.....                         | 119 |
| 4.2.4 Estensione dei principi del PUMS in un contesto regionale.....                       | 121 |
| 4.2.5 Approccio operativo per piani in destinazioni<br>turistiche di crociera .....        | 123 |
| 4.2.6 Redazione di un PUMS .....                                                           | 125 |
| 4.2.7 "Condominio orizzontale".....                                                        | 127 |
| 4.2.8 Aggiornamento del Piano della Mobilità Sostenibile<br>in area portuale .....         | 129 |

|                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.3 Strumenti, misure e infrastrutture<br>per la mobilità nell'area MED..... | 131 |
|------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                              |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.3.1 Analisi e simulazioni.....                                                             | 132 |
| 4.3.1.1 <i>Approccio modulare per destinazioni di crociera</i> .....                         | 133 |
| 4.3.1.2 <i>Simulazione di trasporto marittimo</i> .....                                      | 135 |
| 4.3.2 Piste ciclabili .....                                                                  | 136 |
| 4.3.2.1 <i>Progettazione coordinata di una pista ciclabile</i> .....                         | 137 |
| 4.3.2.2 <i>Nuova pista ciclabile, segnaletica e comunicazione</i> .....                      | 139 |
| 4.3.2.3 <i>Itinerario ciclabile di costa</i> .....                                           | 141 |
| 4.3.2.4 <i>Progetto condiviso di pista ciclabile</i> .....                                   | 143 |
| 4.3.3 IT tool - Infomobility - App .....                                                     | 144 |
| 4.3.3.1 <i>Approccio combinato di promozione della mobilità sostenibile</i> . 145            |     |
| 4.3.3.2 <i>Approccio integrato di promozione della mobilità dolce</i> .....                  | 147 |
| 4.3.3.3 <i>Big Data per gestire la mobilità</i> .....                                        | 149 |
| 4.3.3.4 <i>Sviluppo di un sistema di controllo dei parcheggi</i> .....                       | 151 |
| 4.3.3.5 <i>Sviluppo di un sistema informativo sul trasporto pubblico</i> . 153               |     |
| 4.3.3.6 <i>Info-mobility e promozione del trasporto pubblico</i> .....                       | 155 |
| 4.3.3.7 <i>Dati per ripensare la mobilità urbana<br/>nelle destinazioni turistiche</i> ..... | 157 |
| 4.3.3.8 <i>Centro d'informazione sul traffico</i> .....                                      | 159 |
| 4.3.4 Nuovi spazi urbani .....                                                               | 160 |
| 4.3.4.1 <i>Ri-progettazione e potenziamento di un asse urbano</i> .....                      | 161 |
| 4.3.4.2 <i>Intervento urbano e promozione della partecipazione pubblica</i> . 163            |     |

|                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.3.5 Sistemi <i>sharing</i> e <i>pooling</i> .....                    | 164 |
| 4.3.5.1 Servizio di car-pooling per lavoratori in area portuale...     | 165 |
| 4.3.5.2 Servizio di biciclette elettriche condivise in area portuale.. | 167 |
| 4.3.5.3 Realizzazione di un servizio di biciclette pubbliche....       | 169 |

## 5. VERSO IL FUTURO

|                                                         |     |
|---------------------------------------------------------|-----|
| 5.1 Verso il PUMS 2.0 .....                             | 173 |
| 5.2 Innovazione e ricerca sulla mobilità sostenibile... | 175 |
| 5.3 Il punto di vista di una Regione .....              | 183 |

## ADDENDA

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| Glossario .....               | 195 |
| Bibliografia .....            | 201 |
| Documenti <i>online</i> ..... | 201 |
| Siti web .....                | 203 |
| App realizzate.....           | 205 |
| Panoramica sugli autori ..... | 209 |



# ABSTRACT

[Giorgia Mancinelli]

Tutte le regioni che si affacciano sul Mar Mediterraneo sono caratterizzate da specificità quali il clima e la biodiversità e sono parimenti interessate da un intenso traffico veicolare e dall'aumento costante dell'attività turistica. L'Europa riceve oltre la metà degli arrivi turistici (*Tourism Highlights*, Organizzazione Mondiale del Turismo UNWTO edizione 2018) e l'area MED è la prima destinazione a livello mondiale in termini di turismo internazionale e nazionale. Questi flussi turistici sono principalmente concentrati nella stagione estiva ma, in alcune zone, si verificano consistenti arrivi anche in altri mesi dell'anno, come in occasione di fiere e congressi, senza considerare i pendolari, i cui spostamenti giornalieri, già da soli, rappresentano una sfida per la mobilità urbana.

Mentre lavorare a livello locale sulla riduzione delle emissioni a lunga distanza risulta complicato, al contrario è più facile ridurre le emissioni di gas serra generate dai viaggi a breve distanza effettuati nelle città MED. In questo contesto, il progetto transnazionale Interreg MED MOBILITAS (*MOBility for nearLy zero CO<sub>2</sub> in MedITerranean tourism destinAtionS*), facente parte della rete orizzontale GO SUMP, mira a implementare Piani di Mobilità Urbana Sostenibile, politiche, tecnologie, strumenti di *governance*, servizi innovativi e altre

azioni o piani di mobilità sostenibile, al fine di ridurre l'impatto negativo dovuto al traffico. Questo manuale, quale risultato più importante del progetto *MOBILITAS* in termini di trasferibilità, dà un valore aggiunto ai progetti riguardanti la mobilità sostenibile implementati nell'area MED. In particolare, il manuale raccoglie i risultati prodotti da tutti i progetti compresi nella rete GO SUMP, con particolare attenzione alle metodologie adottate e alle azioni implementate.

## Da un *output* di un progetto a una pubblicazione comunitaria

questa è la sfida rappresentata dal presente manuale, il cui scopo è quello di evidenziare le problematiche legate alla mobilità nell'area MED, oggi presenti più che mai, di fornire metodologie, linee guida, soluzioni e di descrivere azioni realizzate che possano essere replicate in altre destinazioni turistiche caratterizzate da analoghi problemi di traffico e congestione.

Il *Manuale della mobilità sostenibile in area MED* non vuole essere tanto un saggio scientifico, quanto piuttosto un manuale pratico, tascabile e di facile consultazione destinato a un vasto pubblico: politici, tecnici, professionisti, esperti e, in generale, a chiunque sia interessato alle tematiche inerenti alla mobilità sostenibile.



## PREMESSA

[Valentina Ridolfi]

Fin dal lontano 2007, quando cominciammo a lanciare e poi svilupparammo il **Piano Strategico** nella città di Rimini, la mobilità sostenibile fu identificata come uno dei temi principali con cui misurarsi nell'ambito di questo processo partecipativo.

Rimini è certamente una delle destinazioni marittime più conosciute in Italia, grazie alla sua lunga storia turistica che prese avvio alla metà del XIX secolo, quando la città scoprì per la prima volta l'azione potente dell'acqua marina sulla salute umana, aprendo il primo stabilimento balneare. Da allora, la reputazione e l'importanza di Rimini sono cresciute continuamente fino a consacrarla come uno dei luoghi "culto" del turismo di massa del secondo dopoguerra e, in decenni più recenti, come una delle città più famose per il divertimento.

Tuttavia, come in molte altre destinazioni del mondo, l'industria del turismo a Rimini è stata accompagnata da un forte processo di urbanizzazione che, se da una parte è stato testimone di una diffusa prosperità territoriale, ha prodotto, dall'altro, impatti critici in termini di consumo di suolo, edificazione massiva, congestione del traffico e inquinamento. Non è un caso che nel vocabolario italiano, alla fine del

Novecento, sia stato coniato il verbo "*Riminizzare*" per indicare il costruire troppo e con scarsa qualità urbana e architettonica.

Questo modello urbano quantitativo cominciò ad essere messo fortemente in discussione alla fine del primo decennio del nuovo millennio, quando, progettando il proprio Piano Strategico, la comunità locale individuò come uno dei principali obiettivi del proprio futuro una nuova forte attenzione verso l'ambiente. Si trattava di un cambiamento concreto e dirompente rispetto al precedente approccio riminese allo sviluppo.

Conseguentemente, si identificarono diversi indirizzi strategici per articolare questo obiettivo generale in specifiche azioni e progetti: dalla qualità delle acque alla riconversione ambientale del nostro esteso lungomare, fino agli indirizzi concernenti la mobilità sostenibile, riuniti sotto lo *slogan* emblematico "*Rimini, città mobile senz'auto*". Da allora abbiamo lavorato giorno dopo giorno per trasformare tutti questi indirizzi strategici in azioni e progetti. Più specificamente, riguardo alla mobilità, gli sforzi di Rimini hanno teso principalmente a **ridurre progressivamente l'uso delle auto private a vantaggio dei mezzi di trasporto pubblico, delle biciclette e di altri veicoli sostenibili**, nonché ad



interfacciarsi con alcune importanti innovazioni come, ad esempio, quelle introdotte dall'uso dei Big Data nel progettare politiche e azioni sulla mobilità.

Pertanto, **il progetto MOBILITAS è stata un'opportunità per noi di confrontare il nostro lavoro sulla mobilità con quello di altre importanti destinazioni turistiche dell'area Mediterranea che hanno intrapreso lo stesso percorso.** Nell'ambito del progetto MOBILITAS, l'Agenzia Piano Strategico di Rimini è stata direttamente responsabile del "pacchetto di lavoro" concernente il trasferimento delle attività, nonché della realizzazione del **principale prodotto del progetto: un manuale sulla mobilità turistica sostenibile.**

Nondimeno, fin dai primi mesi della realizzazione del progetto, siamo stati coinvolti - assieme agli altri progetti modulari MED relativi alla mobilità sostenibile - nel **progetto orizzontale GO SUMP, finalizzato a guidare e supportare i progetti modulari come una comunità e a migliorare la visibilità, la capitalizzazione e la diffusione dei risultati prodotti da tali progetti, attraverso sinergie e azioni di rete.**

Grazie agli incontri e alle azioni partecipative organizzate da GO SUMP, siamo divenuti sempre più consapevoli delle attività e dei progetti reciproci, e desiderosi di condividere attivamente i nostri obiettivi e le nostre azioni. Ecco perché, durante il meeting di GO SUMP, tenutosi

a Barcellona ad ottobre 2018, ha preso forma l'idea di **ampliare questo manuale a tutti i progetti della rete GO SUMP, invece che limitarlo al solo progetto MOBILITAS.** Così, non senza una certa dose di rischio legato alla complessità di dover coordinare il lavoro e collaborare con un ampio gruppo di persone, il previsto *"Manuale sulla mobilità turistica sostenibile"* è stato convertito nel ***"Manuale sulla mobilità sostenibile in area MED"***, che qui introduco. Si è trattato, naturalmente, di un'estensione che ha comportato un aumento nel carico del nostro lavoro ma, col senno di poi, è stata una sfida di successo che è valsa la pena di cogliere.

**Introdurre questo manuale è, dunque, per me l'occasione di ringraziare molte persone.**

Innanzitutto, vorrei ringraziare tutti i nostri partner del progetto MOBILITAS per avere assicurato una reciproca e fruttuosa collaborazione. Ringrazio, inoltre, tutti i referenti dei progetti *CAMP-sUmp*, *EnerNET-Mob*, *LOCATIONS*, *MOTIVATE*, *REMEDIO* e *SUMPORT* per aver contribuito a questo volume.

In secondo luogo, sono estremamente grata al *Joint Secretariat* del programma MED per aver condiviso con noi la decisione di estendere il raggio di interesse del manuale e per averci aiutati a far sì che questa idea si trasformasse in realtà. Ancora, un grazie di cuore a GO SUMP, UNIMED ed

EUROCITIES e ai membri del Comitato editoriale - Peter Canciani, Larisa Kunst, Francesca Liguori, Ermete Mariani, Silvio Nocera, Carlos Sanchez, Alberto Rossini, Peter Staelens e Fabio Tomasi - per aver aiutato me e il mio *staff* con un approccio collaborativo e proattivo. Un grazie speciale va ad Ermete Mariani per i suoi preziosi consigli.

**Ringrazio, naturalmente, anche tutti gli autori che hanno contribuito, con i loro saggi, alla realizzazione del manuale.**

Infine, grazie infinite allo *staff* del Piano Strategico di Rimini per l'impegno profuso nella realizzazione di questo manuale e, in particolare, a Serena De Rosa, Maria Stella Lodovichetti, Noemi Bello e Claudio Santini, per non parlare della eccellente Giorgia Mancinelli, che ha lavorato al mio fianco con il suo incredibile e incrollabile entusiasmo e i cui sforzi sono stati essenziali per produrre questo libro. Grazie, anche e sempre, a Maurizio Ermeti, Rita Marfori e Giuseppe Selvaggiuolo.

È stato un vero piacere lavorare con ciascuno di voi e spero sinceramente che **questo manuale, come prodotto non di un singolo progetto ma di una comunità reale, possa essere utile per coloro che, quotidianamente, operano sui temi e sulle sfide della mobilità**, nel settore pubblico come in quello privato, in tutta l'area MED e anche oltre.



# INTRODUZIONE

[Roberta Frisoni]

L'architetto Renzo Piano ha recentemente affermato in un discorso che



*Le città migliori rendono  
migliori anche i cittadini."*

Sostenibilità, bellezza, salute, cultura e innovazione sono i pilastri che costituiscono la base per la costruzione di città migliori. Una città che investe nella mobilità sostenibile è una città che può muoversi più velocemente di altre per migliorare la qualità della vita e della salute dei propri cittadini. Di seguito, qualche approfondimento suddiviso per argomenti.

## Sostenibilità

La mobilità sostenibile contribuisce a ridurre l'impatto ambientale delle attività legate al trasporto: biciclette elettriche e relativa tecnologia stanno crescendo rapidamente, così come il numero di persone che utilizza questi mezzi negli spostamenti quotidiani; nuovi sistemi di condivisione biciclette ed e-scooter si stanno diffondendo in tutto il mondo. Oltre a queste, sono in rapida crescita nelle città altre soluzioni di micro-mobilità che permettono di vivere i luoghi in nuovo modo, aumentandone l'attrattività, facilitando l'intermodalità e favorendo l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico locale.

## Salute

La mobilità attiva - andare in bicicletta o camminare - aiuta le persone ad essere più sane, allunga l'aspettativa di vita e migliora la



**ROBERTA FRISONI**

Assessore alla Mobilità, Programmazione e Gestione del Territorio e Demanio del Comune di Rimini. Consulente per servizi di trasporto, pianificazione e valutazione dell'impatto socio-economico generato da infrastrutture e servizi.

qualità dell'aria, riducendo il rischio di malattie generate da stili di vita sedentari: le politiche in materia di salute, trasporti e turismo, infatti, dovrebbero andare di pari passo per ridurre l'onere economico dei bilanci sanitari dedicati alla cura delle malattie, che potrebbero essere affrontati meglio investendo in corretti stili di vita, in termini di cibo e attività fisica. Inoltre, la domanda di vacanze e viaggi in cui le persone possono dedicarsi all'attività fisica sta crescendo rapidamente e il settore turistico dovrebbe investire in questa tendenza, cogliendo l'opportunità di combinare la mobilità attiva con altre esperienze turistiche.

### **Bellezza**

L'aumento della quota modale di ciclisti e pedoni consente una riduzione della quantità di spazio pubblico attualmente dedicato ai veicoli privati. Ciò aiuta a migliorare la qualità e il paesaggio di piazze, strade, aree urbane, *waterfront* e persino di siti del patrimonio culturale, che sono ancora, troppo spesso, affollati di veicoli parcheggiati o comunque utilizzati per soddisfare le esigenze di trasporto motorizzato su strada.

### **Cultura**

La mobilità attiva consente la scoperta di città e luoghi in un modo naturale e dinamico, che facilita il contatto con la natura ed i territori, accresce il senso di comunità e la cura della città e fornisce un modo esclusivo per vivere i luoghi che si visitano.

### **Innovazione**

Spostare il paradigma di una città basata su un modello che vede al centro l'auto privata ad un modello di mobilità sostenibile è un'innovazione di per sé che merita un grande sostegno, specialmente nelle città turistiche. La spinta attualmente in corso nel mercato della condivisione di biciclette e e-scooter - anche nei modelli a flusso libero - è un esempio di come la micro-mobilità stia attualmente promuovendo l'innovazione rispondendo direttamente alle esigenze delle persone. Ancora di più può essere esplorato nel campo della salute e dell'attività fisica, nella prevenzione e nel controllo delle malattie cardio-vascolari: andare in bicicletta e camminare può anche aiutare l'interazione sociale e le relazioni, come dimostrato dal recente aumento degli eventi ciclistici nelle attività di *coaching* aziendale, tra manager o altri gruppi.



***Non c'è dubbio che le città migliori siano quelle in grado di migliorare i loro punti di forza attraverso le tematiche sopra menzionate.***

***Non c'è dubbio che le destinazioni turistiche siano quelle che potrebbero beneficiarne di più."***

### **Destinazioni turistiche**

Le destinazioni turistiche sono quelle che per prime dovrebbero plasmarsi per essere migliori: i viaggiatori

internazionali sono alla ricerca di luoghi straordinari, sostenibili, salutarì, accoglienti e affascinanti dove poter fare nuove esperienze.

Le tematiche qui sopra elencate sono fondamentali per lo sviluppo della mobilità sostenibile e le destinazioni turistiche dovrebbero essere le prime a mettere in pratica questi motori essenziali di innovazione: devono lavorare duramente sulla **pianificazione strategica** per elaborare una **visione chiara**, in grado di guidare le opere pubbliche integrate a processi di rigenerazione urbana - che coinvolgano centri storici, *waterfronts*, lungofiume, aree urbane, aree periferiche, ecc. - per creare un' Destinazione sostenibile, attraente e inclusiva per i turisti e per migliorare la qualità della vita dei residenti.

Ogni città affronta sfide diverse ma tutte devono avere in comune l'adozione di un approccio olistico in cui sostenibilità, salute, bellezza, cultura e innovazione diventano i fattori trainanti di ogni processo e scelta, dalla pianificazione urbana alle opere pubbliche, alla mobilità, all'istruzione, ai servizi sociali, all'arte, ai beni culturali, ecc.

Le città turistiche devono avere la spinta e l'ambizione per essere i capofila di questo processo, trasformando ogni sfida che affrontano in un'opportunità per dimostrare come le cose possono essere risolte in modo intelligente, innovativo e sostenibile.

La mobilità è certamente una sfida chiave che le città turistiche devono affrontare, ma è una sfida che, se affrontata correttamente, può sicuramente fare la differenza!

**Facciamo quindi un salto verso la sostenibilità per realizzare città migliori!**

**Questo manuale, in tal senso, può essere una guida preziosa in questo viaggio affascinante**



**1.**

# **LA RETE DI GO SUMP**



## 1.1 COMUNITÀ

[Roberta Lixia]

Programma  
Interreg MED

Il programma Interreg MED 2014-2020 fa parte del Programma di Cooperazione Territoriale Europea che interviene su ampie aree transnazionali per sostenere gli obiettivi della politica di coesione dell'UE. **Il programma Interreg MED sostiene la condivisione di esperienze e conoscenze** tra *stakeholder* territoriali, comprese autorità nazionali, regionali e locali, e promuove il miglioramento delle politiche pubbliche nelle regioni settentrionali del Mediterraneo. I principali settori di intervento del Programma sono legati all'innovazione, all'energia e all'ambiente, che sono ulteriormente descritti in specifici sotto-temi.

Approccio di  
cooperazione

L'architettura del programma Interreg MED 2014-2020 propone un quadro strategico innovativo, coerente alla politica di coesione dell'UE, in cui vengono promossi nuovi modelli di cooperazione. In questo contesto, gli assi prioritari 1, 2 e 3 prevedono un approccio cooperativo sviluppato su due livelli:

- un approccio basato su partenariati di progetto per lo **sviluppo di attività di cooperazione concrete**, di impatto territoriale transnazionale;
- un approccio di rete attraverso **progetti orizzontali** che supportano l'implementazione di progetti modulari (MP), in grado di **creare sinergie e raggiungere i livelli decisionali**.

Progetti  
modulari

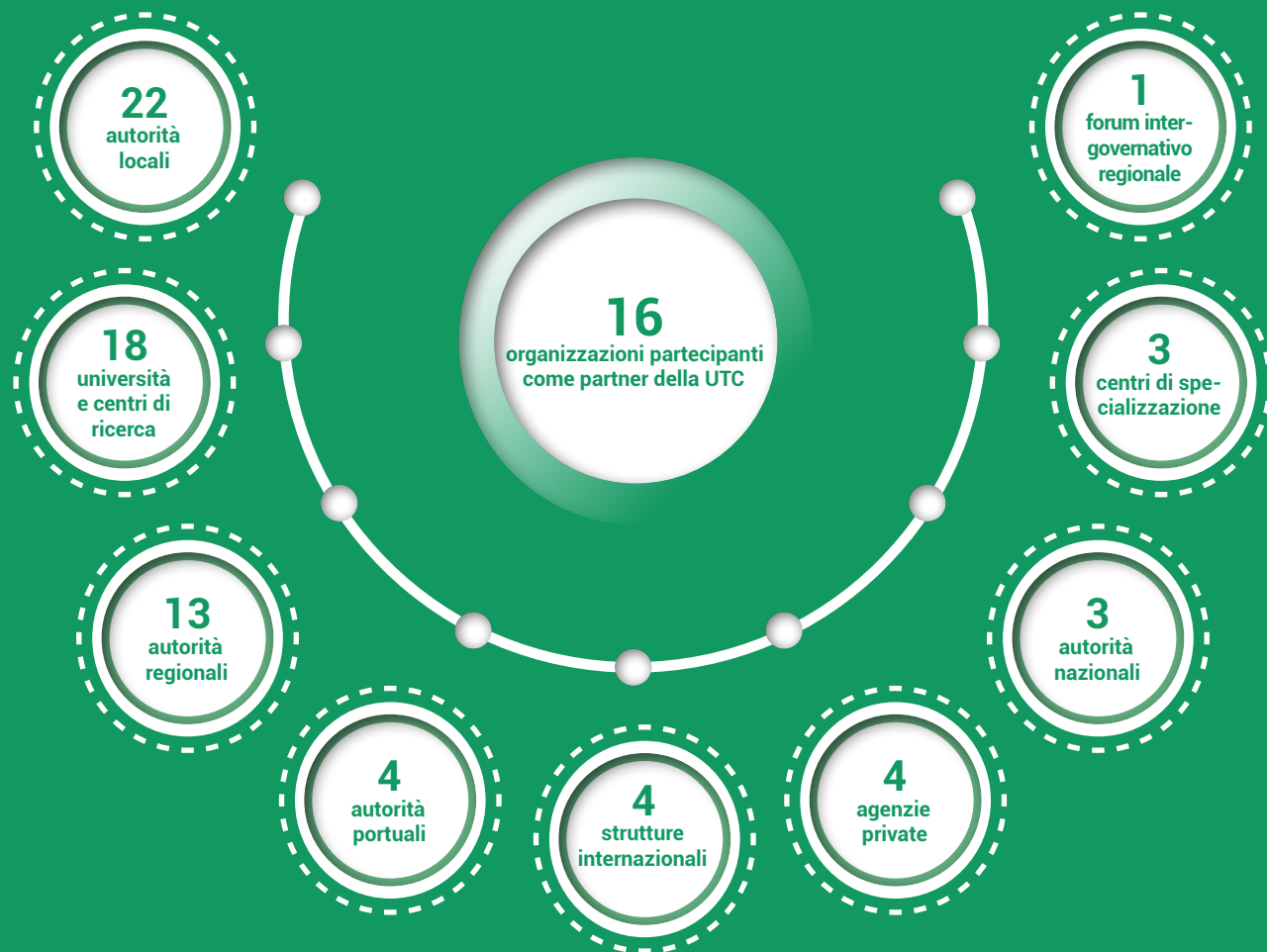
Concretamente, i progetti modulari rispondono alle esigenze dei territori attraverso un approccio dal basso verso l'alto (*bottom-up*), realizzando studi, test e/o attività di capitalizzazione. Ogni progetto modulare è seguito da una comunità tematica che definisce un **progetto orizzontale**; l'obiettivo di questo approccio è quello di **incoraggiare i progetti a lavorare insieme su risultati comuni e a condividere conoscenze e competenze**.

UTC - Urban  
Transports  
Community

I progetti inerenti a questo manuale fanno capo al sotto-tema *Sustainable Transport* del Programma e ricadono nell'Asse prioritario 2 - *Low Carbon*



# LA COMUNITÀ DELLA RETE GO SUMP IN NUMERI



*Economy*, cui il principale obiettivo richiesto è aumentare il numero degli utenti che utilizzano sistemi di trasporto sostenibili, **promuovendo lo strumento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).**

#### Contributo dei progetti

L'obiettivo dei progetti del programma della *Urban Transports Community* (UTC) consiste principalmente in:

- **sviluppo e attuazione dei PUMS**, compresi l'individuazione della capacità di spesa da parte delle autorità locali e la pianificazione di una *governance* urbana partecipativa;
- **attivazione e sperimentazione di servizi di trasporto sostenibile**, da strutturare in particolare, nelle aree di grande attrattività turistica e nelle città portuali dove, nei periodi di alta stagione, le strade risultano spesso congestionate.

#### Progetti pilota

Grazie ai progetti realizzati, in più di 30 città del Mediterraneo sono stati realizzati azioni pilota e servizi relativi a: implementazione di reti di mobilità

elettrica; sistemi di *smart mobility*; misure per la riduzione della congestione stradale dovuta alla mobilità turistica; nuova pianificazione/progettazione dei principali assi viari.

#### Risultati

In un arco lavorativo della durata di tre anni è emersa come rilevante la mobilità generata dai flussi turistici nell'area del Mediterraneo. Grazie alla cooperazione instaurata all'interno della comunità del progetto orizzontale, è stato possibile **ottenere risultati concreti e pertinenti**: lo sviluppo di strumenti e documenti, la costante capitalizzazione e la realizzazione di attività ed eventi di sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile, la condivisione di conoscenze e competenze, la capacità di raggiungere un alto numero di *stakeholder*, ecc.

Guidato dal progetto *MOBILITAS*, il "**Manuale della mobilità sostenibile in area MED**" è il risultato di uno sforzo comune e intende presentare le migliori pratiche implementate dai progetti della comunità e fornire indicazioni replicabili in altri territori per la gestione della mobilità turistica.





## 1.2 PROGETTO ORIZZONTALE

[Carlos Sanchez]

Rete e  
sinergie

Una delle sfide principali per il programma INTERREG MED è stata quella di sviluppare una struttura innovativa in cui i progetti orizzontali riuscissero, innanzitutto, a creare un senso di comunità tra i partner e i progetti modulari. Una volta creata la comunità, la sfida successiva è stata rappresentata dall'**identificazione di sinergie** e soluzioni comuni per condividere la conoscenza. Infine, il passo finale è stato quello di **raccogliere le misure di impatto più rilevanti per la mobilità sostenibile** per l'area MED e trasferirle in nuovi regolamenti e politiche, attraverso i PUMS.

Partenariato

La capitalizzazione e il *mainstreaming* dei risultati a livello transnazionale hanno messo in evidenza alcune criticità durante l'ultimo periodo di programmazione. Quando si parla di mobilità sostenibile come parte della pianificazione urbana, il divario diventa rilevante nell'area MED, anche se la classica configurazione urbana di prossimità potrebbe facilmente ispirare una strategia di trasporto a basse emissioni di carbonio. Utilizzando un partenariato specializzato

come spina dorsale della struttura di lavoro, la *Urban Transports Community* (UTC) e il progetto orizzontale GO SUMP hanno tentato di risolvere questo *gap* infrastrutturale guidando e supportando i progetti modulari come una comunità, per migliorare la visibilità, la capitalizzazione e la diffusione dei risultati attraverso strategie congiunte basate su un'azione di rete.

Lavorare con  
un'identità  
unica

GO SUMP comprende sette progetti modulari che lavorano per trovare soluzioni a specifiche sfide legate alla mobilità urbana. Questa comunità, che coinvolge 120 partner, funge da ponte tra il Programma, i progetti MED e gli *stakeholder* e pone particolare attenzione a comunicazione, capitalizzazione e collaborazione con gruppi tematici chiave come Civitas, ELTIS, la *SUMP Platform* e il Patto dei Sindaci. Capitalizzando le buone e le cattive pratiche, il progetto orizzontale vuole contribuire a un'identità unica sui PUMS nelle città MED, valorizzandone le peculiarità come chiave per implementare misure di trasporto e mobilità a basse emissioni di carbonio.



# PROGETTO ORIZZONTALE GO SUMP

## PRINCIPALI OBIETTIVI E RISULTATI



Unire gli sforzi condividendo sfide e sviluppando soluzioni per migliorare la qualità dei PUMS.



Aumentare l'impatto dei risultati del Programma MED attraverso politiche inerenti ai PUMS.



Stabilire una strategia di comunicazione e disseminazione congiunta a lungo termine.

## LEZIONI APPRESE

L'attuazione delle misure dovrebbe essere portata avanti a livello territoriale, con la partecipazione di autorità locali, cittadini e soggetti privati, ma sotto comuni direttive e regolamentazioni europee.

I risultati ottenuti presentano similitudini che possono essere sfruttate per realizzare una serie di misure sostenibili nel campo del trasporto urbano nelle coste nord e sud del mar Mediterraneo.

È opportuno stabilire un gruppo di indicatori comuni sulla sostenibilità per misurare adeguatamente l'effetto dell'attuazione delle misure, con particolare riferimento agli impatti ambientali.



**120**  
PARTNER



**7**  
PROGETTI  
MODULARI



**36**  
MESI  
Nov. 2016  
Ott. 2019



**1,167**  
MILIONI DI €

## 1.3 RISULTATI DI GO SUMP

[Peter Staelens]

**GO SUMP** GO SUMP - Migliorare Piani e Misure di Mobilità Urbana Sostenibili nell'area MED - è un progetto orizzontale nell'ambito dell'Asse 2 dell'Interreg MED, che mira ad **aumentare la capacità delle città mediterranee nell'usare i sistemi di trasporto a basse emissioni di carbonio** e nell'ottimizzare connessioni multi-modalità tra i sistemi stessi. Attraverso un partenariato specializzato, GO SUMP offre guida e supporto per coordinare progetti comunitari co-finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) allo scopo di costruirne, rendere più visibili e diffondere i risultati dei progetti mediante strategie comuni basate su sinergie e *networking*.

**Promuovere i risultati** Per stimolare la cooperazione tra diversi progetti modulari, GO SUMP ha fondato la *Urban Transports Community* (UTC), dove i partner dei progetti modulari sono invitati a **promuovere i loro risultati e opportunità e a discutere di sfide comuni e soluzioni praticabili**. Lo scambio è facilitato da una piattaforma *online* dedicata,

da *webinar*, *workshop* ed eventi, ed è strutturato in cinque aree tematiche che includono: destinazioni turistiche; specifiche sotto-aree di generazione/attrazione dei viaggi; pianificazione e gestione di processi partecipativi; sistemi di trasporto intelligenti e mobilità elettrica; modalità e servizi di trasporto a basse emissioni di carbonio.

Una comunità che cresce

La Interreg MED *Urban Transports Community* (UTC) rappresenta sette progetti modulari, che sono brevemente descritti nei paragrafi seguenti, e si prevede che ulteriori progetti si aggiungeranno in futuro. **La UTC può essere considerata come una comunità permanente e in continua crescita, composta da esperti e operatori del trasporto dell'area del Mediterraneo** che, basandosi sui risultati e sulle esperienze dei progetti modulari, guideranno la transizione verso modelli di mobilità urbana a bassa emissione di carbonio nell'area MED. I progetti modulari che sono attualmente rappresentati nella UTC sono:



# PROGETTI MODULARI DELLA RETE GO SUMP

## CAMP-sUmp

Campus Sustainable University  
Mobility Plans in MED Areas.



*Migliorare e completare i piani di mobilità urbana sostenibile dei flussi studenteschi nei campus universitari.*

Sviluppo di strategie di mobilità innovative attraverso una migliore integrazione dei flussi nell'area funzionale. I principali risultati consistono nella realizzazione di un **piano d'azione** per lo sviluppo della mobilità nei campus, di una **tabella di intenti** per i decisori e di un modello ICT per la gestione e la comunicazione.

## EnerNETMob

Interregional Electromobility Network  
for the Mediterranean Coastal Areas



*Attivare una rete mediterranea di trasporti terrestri che colleghi le città nelle zone costiere e marittime.*

Azioni per l'implementazione di attrezzature per la fornitura di veicoli elettrici (EVSE) co-alimentati da energia rinnovabile, per superare i limiti dei viaggi di media distanza e **testare piani di mobilità interurbani e interregionali e l'intermodalità terra-mare, usando sistemi di trasporto elettronico e coordinando futuri investimenti nell'area MED.**

## LOCATIONS

Low Carbon Transport in Cruise  
Destination Cities



*Supportare le amministrazioni pubbliche nell'elaborazione di piani di trasporto e mobilità a bassa emissione di carbonio (LCTP).*

Elaborazione di Piani di Trasporto a Basso Emissione di Carbonio (LCTP) con misure dedicate ai passeggeri delle crociere e al flusso di merci, per contribuire alla **decongestione dei sistemi di trasporto urbano e ad una minore produzione di gas a effetto serra.**

## MOBILITAS

MOBility for nearLy zero CO2 in  
MediTerranean tourism destinAtions



*Elaborare diversi scenari per consentire ai responsabili politici e alle parti interessate di comprendere meglio gli effetti delle diverse scelte politiche.*

Il progetto coinvolge regioni interessate da intensi flussi turistici con una forte pressione sulle infrastrutture di trasporto e mobilità, che causa inquinamento dell'aria, rumore, rischi per salute e sicurezza e perdita di attrattiva per le città. Le azioni pilota di progetto riguardano: introduzione di **politiche di mobilità turistica sostenibile, veicoli elettrici, condivisione di soluzioni di trasporto e strumenti IT per la riduzione del traffico.**

# PROGETTI MODULARI DELLA RETE GO SUMP

## MOTIVATE

*Promoting citizens' active involvement in the development of Sustainable Travel Plans*



**Promuovere un nuovo modello di sviluppo dei PUMS nell'area MED, per pianificare una mobilità più rispettosa dell'ambiente.**

Il nuovo modello si basa sull'utilizzo dei *social media* e delle App di *crowd-sourcing*, per aiutare i decisori politici a sviluppare una solida conoscenza dei principali problemi di mobilità. I cittadini e i viaggiatori sono invitati a contribuire fornendo i dati dei loro viaggi giornalieri, **giudicando gli attuali servizi di trasporto e valutando l'utilità delle modifiche di mobilità proposte/pianificate delle città caso studio.**

## REMEDIO

*REgenerating mixed-use MED urban communities congested by traffic through Innovative low carbon mobility solutions*



**Testare soluzioni di mobilità alternativa per strade a uso misto altamente congestionate.**

Progetto test sul "**condominio orizzontale**": forma di *governance* partecipativa che coinvolge attivamente istituzioni, *stakeholder* e cittadini, con i quali il Comune può interagire direttamente per migliorare la mobilità multi-modale a basse emissioni di carbonio, la logistica delle merci e la qualità ambientale.

## SUMPORT

*Sustainable Urban Mobility in MED PORT cities*



**Migliorare la mobilità sostenibile nelle città portuali del Mediterraneo promuovendo la diffusione dei PUMS.**

Il progetto si concentra sull'integrazione tra traffico cittadino e traffico collegato al porto, **testando vari tipi di misure riguardanti la mobilità sostenibile con un impatto importante sulla vita quotidiana dei cittadini.** Il progetto sviluppa azioni pilota e investimenti su piccola scala per la mobilità sostenibile in sei città portuali dell'area MED.



Strumenti  
pratici e linee  
guida

A parte i numerosi strumenti pratici e linee guida prodotte dalla UTC - inclusi, ad esempio, lo strumento di modellazione integrata *REMEDIO*, il modello operativo del progetto *LOCATIONS* per piani di trasporto a basse emissioni di carbonio in destinazioni di crociere, gli scenari sulla mobilità futura per le regioni turistiche del progetto *MOBILITAS* e il modello di *governance* partecipativa del progetto *REMEDIO* per strade di medie città dell'area MED - un'esperienza molto preziosa è stata acquisita testando nuovi servizi e tecnologie di trasporto, migliorando l'infrastruttura stradale o sviluppando nuove metodologie per coinvolgere gli *stakeholder* nei processi di pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

Testare  
servizi di  
trasporto e  
tecnologie

Loures (Portogallo) ha ridisegnato parte della sua rete stradale per ospitare ciclisti e passeggiate. Nice (Francia) ha promosso la mobilità dolce tramite un'App dedicata alla ciclabilità attraverso l'utilizzo di biciclette elettriche e la realizzazione di infrastrutture ciclabili per gli spostamenti della popolazione locale e dei turisti. In Grecia, la città di Thessaloniki ha ammodernato una delle sue strade principali per dare priorità al trasporto tramite autobus e taxi "verdi". Treviso

(Italia), Split (Croazia) e il porto di Valencia (Spagna) hanno introdotto il *bike sharing*, mentre Koper (Slovenia) ha aggiornato il suo centro di gestione del traffico utilizzando nuovi Sistemi di Trasporto Intelligente. Thessaloniki (Grecia) ha migliorato e ha armonizzato il suo PUMS, mentre Durrës (Albania) ha avviato il processo per elaborare un PUMS di nuova generazione. I partner del progetto *LOCATIONS* - Malaga (Spagna), Lisbon (Portogallo), Zadar (Croazia), Trieste (Italia), Ravenna (Italia), Rijeka (Croazia) e Durrës (Albania) - hanno sviluppato ciascuno un piano della mobilità a basse emissioni di carbonio per gestire meglio il trasporto dei passeggeri provenienti dalle navi da crociera.

Questa è solo una selezione limitata di molte azioni che sono state sviluppate e potrebbero potenzialmente essere replicate.



## 1.4 SINERGIE

[Iván Luque Segura]

Processo di consultazione

La prima fase di GO SUMP ha permesso di individuare le sinergie tra attività e obiettivi dei Progetti Modulari (MP) della *Urban Transports Community* (UTC) dell'Interreg MED. In seconda fase è stata condotta un'analisi dettagliata dell'attività di ciascun MP, unita a un processo di consultazione, allo scopo di **identificare comuni campi sottotematici sulla mobilità, dai quali potessero emergere specifiche azioni comuni.**

Gruppi di lavoro tematici (TWG)

Sono stati creati Gruppi di Lavoro Tematici (TWG) per facilitare le azioni di costruzione della comunità tramite condivisione di sfide e risultati dei MP che sono stati distribuiti in vari TWG e categorizzati in base alle loro specifiche attività data la vastità degli argomenti e degli obiettivi traguardati da ciascun progetto.

Azioni comuni

**La costruzione e l'individuazione di azioni comuni e complementari è stata perseguita nell'ambito di una serie di *workshop* condotti assieme agli eventi di costruzione di comunità della UTC.**

### Gruppi di Lavoro della UTC (TWG)



**Modalità e servizi a bassa emissione di carbonio**  
LOCATIONS  
MOTIVATE  
REMEDIO  
MOBILITAS



**Specifiche sotto-aree di generazione/attrazione di viaggio**  
REMEDIO  
CAMP-sUmp  
SUPPORT  
EnerNETmob



**Piani e processi partecipativi**  
MOTIVATE  
REMEDIO  
SUPPORT  
EnerNETmob



**ICT e mobilità elettrica**  
tutti i Progetti Modulari



**Destinazioni turistiche**  
LOCATIONS  
MOBILITAS  
MOTIVATE

### Eventi di costruzione della UTC

GO SUMP Kick-off  
Malaga

MADE IN MED  
Roma

CIRCLE/SMILE  
Nicosia

2017

2018

2019

CIVITAS FORUM  
Torres Vedras

Mid-term Event  
Barcellona



### "Who is who map"

individuazione territoriale di attori chiave, buone pratiche e attività pilota nell'ambito della *Urban Transports Community* del programma Interreg MED.

Tutti i progetti in mappa hanno lavorato sulla realizzazione di PUMS e di specifiche soluzioni di mobilità sostenibile calibrate per affrontare le sfide nelle rispettive aree.

- CAMP-sUmp
- EnerNETMob
- LOCATIONS
- MOBILITAS
- MOTIVATE
- REMEDIO
- SUMPORT



Strumenti di  
modellizza-  
zione

Tutti gli eventi realizzati sono stati sintetizzati in un *TechCamp* svoltosi a Nicosia, dove **sono state discusse la replicabilità e adattabilità delle buone pratiche e degli strumenti dell'UTC presentati tra le città partecipanti**. Ad esempio, lo strumento *MOTIVATE* e il lavoro svolto a Larnaka sono stati analizzati in dettaglio dalla comunità di *stakeholder*, con l'obiettivo di valutare se potessero essere replicati in nuovi processi di pianificazione della mobilità. Inoltre, rappresentanti UE MED, di città e regioni metropolitane dell'area sud hanno ricevuto lo strumento di modellizzazione *REMEDIO* con l'aspettativa di applicarlo in altre aree.

Risultati  
e prodotti  
concreti

I Progetti Modulari hanno sviluppato un'ampia serie di azioni i cui risultati si sono basati sulle precedenti esperienze relativamente al trasporto urbano nelle città e nei territori del Mediterraneo. I contributi dei diversi progetti a specifiche aree di lavoro al livello urbano portano i seguenti risultati concreti, attraverso le sinergie identificate e sviluppate in dettaglio tra i Progetti Modulari della UTC (*Butin C., Chaumier H., 2019*):

Misure • **Misure relative allo sviluppo dei PUMS.**

Dal 2010, il PUMS è stato promosso dall'Unione Europea come strumento di pianificazione strategica per le autorità locali, allo scopo di favorire lo sviluppo equilibrato e l'integrazione di tutti i sistemi di trasporto incoraggiando, al contempo, il passaggio a mezzi più sostenibili e a basse emissioni di carbonio. Tutti i PUMS mirano ad aumentare il numero di passeggeri pendolari e utenti che utilizzano servizi di trasporto collettivo diminuendo il numero totale di veicoli privati in circolazione. I Progetti Modulari della UTC hanno identificato 10 misure relative allo sviluppo dei PUMS. Tra queste, quattro mirano a sviluppare un PUMS ex novo o ad aggiornare/migliorare un PUMS esistente. Le altre offrono molteplici strumenti per dare valore aggiunto ai PUMS già approvati.

Azioni Pilota • **Azioni pilota che comportano investimenti su piccola scala per la mobilità dolce e l'elettro-mobilità.**

Possiamo distinguere tra diversi tipi di misure elencati di seguito.





© Miriam Simpson - Lequander - Quaintrell Photography, Torres Vedras (2017)

**1° tipo di misure** **Sistemi di trasporto alternativo che includono bike-sharing, carpooling e sistemi di condivisione di veicoli elettrici.**

Questa categoria raccoglie azioni pilota che mirano a promuovere mezzi di trasporto a basse emissioni di carbonio, rendendo le città più pulite e più attraenti, quali:

- **Il carpooling**, che coinvolge due o più persone che viaggiano insieme in auto verso una destinazione condivisa. Si distingue dal **car sharing** che consente a diverse persone di accedere all'uso di una flotta di veicoli prenotandone uno per un periodo di tempo definito. Ognuno di questi metodi funziona meglio in un contesto diverso, affronta problemi diversi e serve un target di pubblico diverso.
- **Il bike sharing**, che comporta la messa a disposizione del pubblico, generalmente nelle aree urbane, di biciclette per un uso a breve termine. I sistemi di *bike sharing* possono far parte di un pacchetto di misure che serve a incoraggiare la mobilità ciclistica come mezzo di trasporto in una città.

- **Elettromobilità** per lo sviluppo di mezzi a trazione elettrica, progettati per ridurre l'utilizzo e la progettazione di veicoli con combustibili fossili ad alta emissione di carbonio.
- **Modalità alternative di trasporto collettivo** come il trasporto marittimo.

2° tipo di misure

### Miglioramenti nella progettazione della configurazione delle strade.

Le attività pilota identificate provengono da 2 Progetti Modulari: *REMEDIO* e *SUMPORT*. Si tratta di **misure che mirano sia a ridurre il traffico** attraverso un restringimento degli accessi **sia a promuovere l'uso della bicicletta** mediante specifici miglioramenti che aumentano la sicurezza stradale per i turisti e per i residenti.

3° tipo di misure

### Informazioni sul traffico e management dei parcheggi.

Le attività pilota identificate provengono da 2 Progetti Modulari: *MOBILITAS* e *SUMPORT*. Sono azioni che dovrebbero aiutare a **rendere più rapido ed efficiente il trasporto urbano e supportare i viaggiatori con l'utilizzo di Tecnologie di**

**Comunicazione e Informazione (ICT).** Possiamo distinguere tra due tipi di azioni:

- che danno priorità al **trasporto pubblico**;
- che migliorano la **gestione dei parcheggi**.

Trasferibilità e diffusione

Nell'ultima fase del progetto GO SUMP sono state sviluppate ulteriori azioni complementari, trasferendo tutti i risultati della UTC alle città Mediterranee. Una serie di sessioni *"peer-to-peer"* sono state organizzate a Barcellona nel 2019 come azioni di capitalizzazione, sperimentazione e diffusione dei risultati tra tutte le città del bacino Mediterraneo.

Condivisione delle conoscenze

La UTC sta contribuendo alla condivisione delle conoscenze sulle politiche e pratiche di sostenibilità urbana, attraverso la progettazione di una sezione sulla mobilità all'interno della piattaforma *MedUrbanTools* ([medurbantools.com](http://medurbantools.com)). Questa **piattaforma di condivisione delle conoscenze sullo sviluppo urbano nell'area del Mediterraneo** intende essere un *database* utile, attraente, facile da usare ricco di contenuti tecnici, materiali visivi e buone pratiche per ispirare nuove iniziative.





## 1.4.1 CAMP-SUMP

[Donatella Soluri / Vittorio Papaleo]

**Introduzione** Passare da un dipartimento all'altro in un campus universitario del Mediterraneo potrebbe non essere un compito facile per studenti e lavoratori universitari. Con vaste aree, ampie popolazioni accademiche, simili a città e integrati alle loro aree urbane, i campus universitari nelle regioni del Mediterraneo risultano avere connessioni inefficienti tra i diversi dipartimenti. **Testare innovative modalità di organizzazione dei flussi di studenti all'interno dei campus universitari e la loro integrazione con le aree urbane** nelle regioni del bacino del Mar Mediterraneo settentrionale è l'obiettivo principale del progetto *CAMP-sUmp*.

**Obiettivi principali** Il progetto *CAMP-sUmp* riguarda la pianificazione strategica dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) e mira ad includere in essi la gestione e la pianificazione dei flussi di studenti nei campus universitari. Il progetto *CAMP-sUmp* vuole, in dettaglio, analizzare la mobilità nei campus universitari e i flussi studenteschi per incentivare lo sviluppo di

PUMS nelle aree MED che non hanno ancora adottato tali piani, migliorare i PUMS già adottati nelle aree MED (come nel caso di alcuni Paesi partner) e integrarli con Piani di Mobilità Universitaria Sostenibile.

**Azioni** Il progetto vede i campus universitari come casi studio per testare le politiche in materia mobilità pubblica sostenibile, per **migliorare gli strumenti di pianificazione della mobilità urbana sostenibile**, a cominciare dal PUMS.

**Risultati** **La mobilità degli studenti è un punto di partenza e coinvolge altri aspetti dello sviluppo di una città**, come l'ambiente e la pianificazione urbana e suburbana, l'accessibilità e diverse categorie di servizi per i cittadini. In fine, il progetto *CAMP-sUmp* capitalizza le esperienze regionali e locali sopra elencate, concentrandosi sullo scambio di buone pratiche e conoscenze relative alla mobilità degli studenti. I risultati più rilevanti da riportare sono stati i seguenti:





**18**  
MESI

Novembre 2016  
Aprile 2018



**0.55**  
MILIONI DI €



**7**  
PAESI  
COINVOLTI

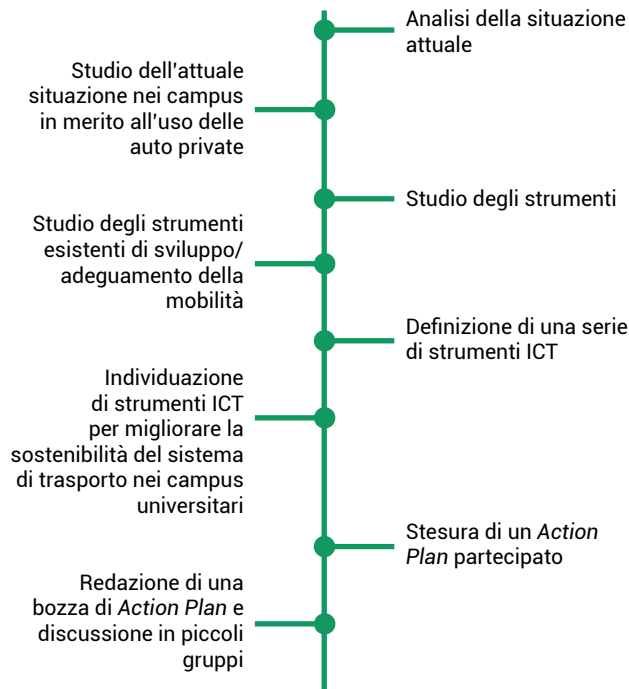


**7**  
UNIVERSITÀ  
COINVOLTE

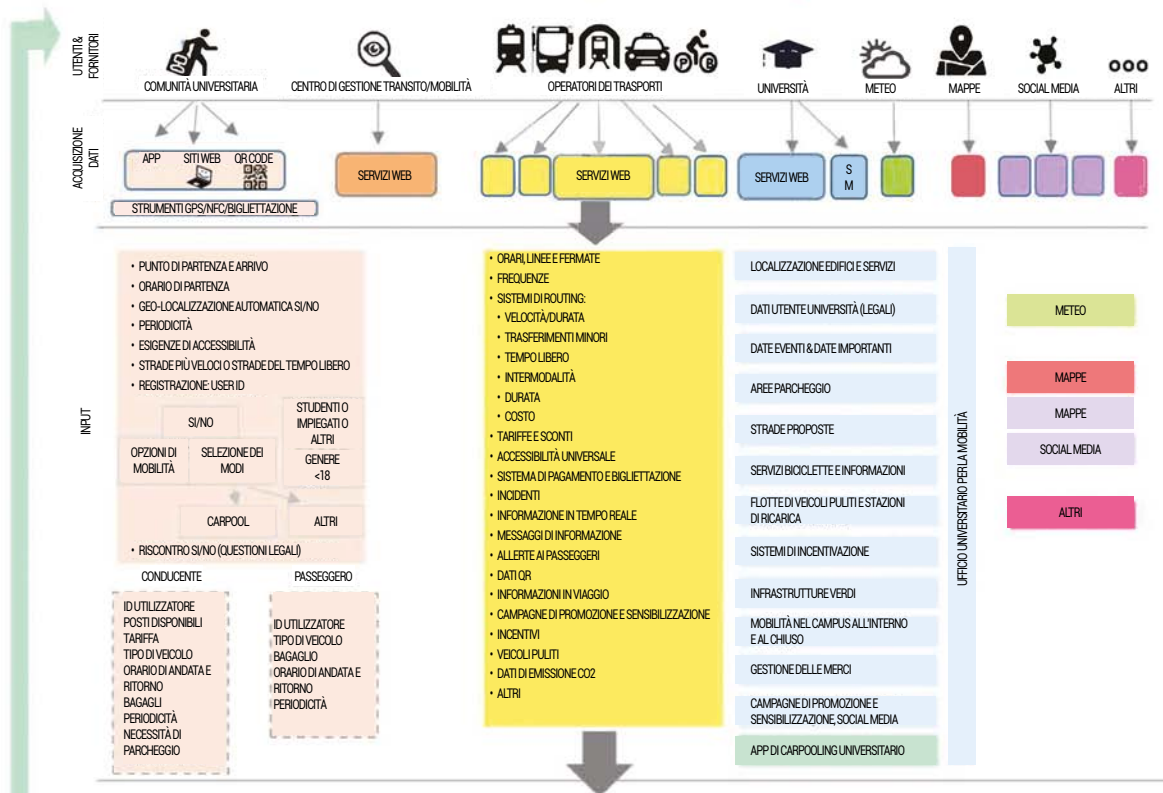


**1**  
PIANO D'AZIONE  
per pianificare una  
mobilità universitaria  
sostenibile

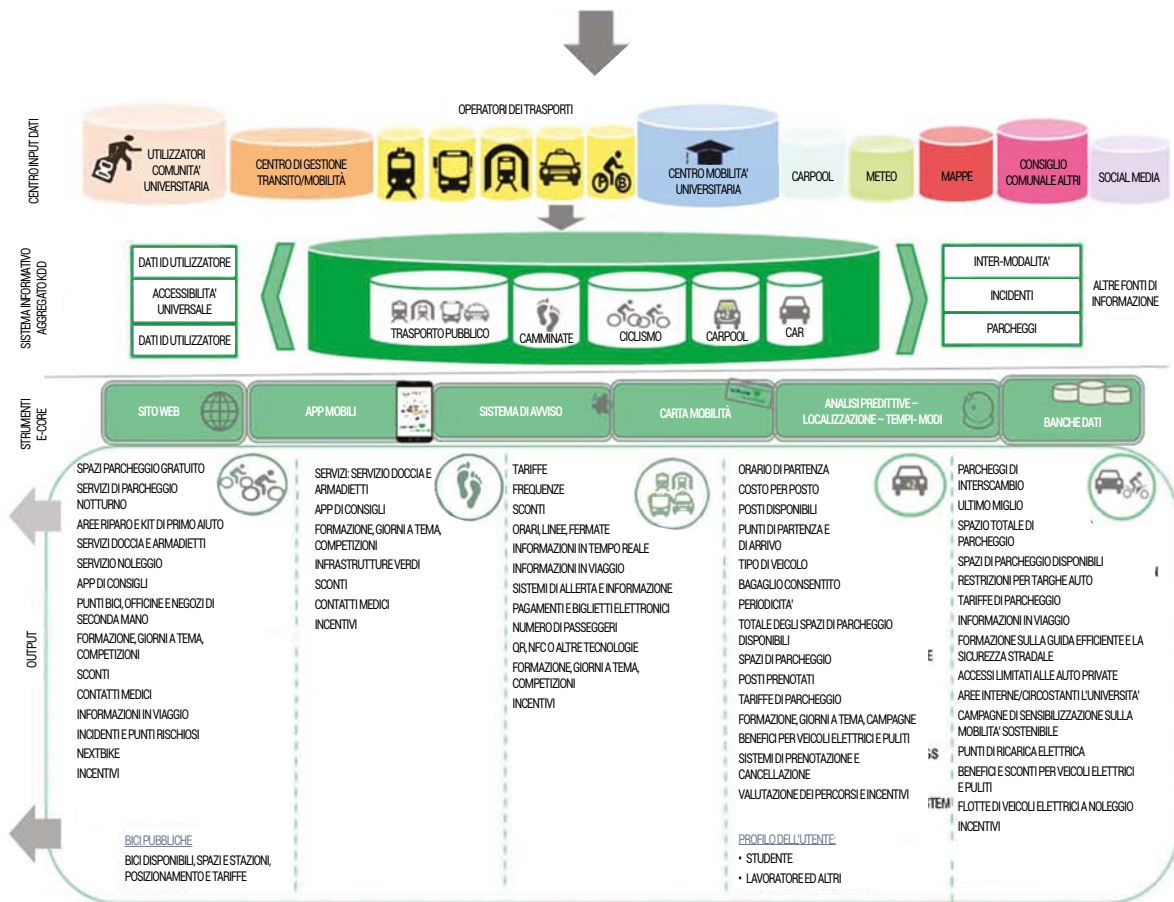
- Prodotti**
- **Piano d'azione per la mobilità universitaria sostenibile** attuato capitalizzando l'esperienza di ciascun partner locale sulla mobilità urbana sostenibile, gli strumenti di pianificazione e gli scambi transnazionali di buone pratiche collegati.
  - **RoadMap per i decisori** che intendano implementare un piano per la mobilità sostenibile urbana nelle università e applicare misure appropriate.
  - **Modello di ICT per la gestione della comunicazione** e per pianificare, supervisionare e monitorare la mobilità sostenibile nei campus universitari.



## CAMP-sUmp e-Core system



# 1. LA RETE DI GO SUMP





## 1.4.2 ENERNETMOB

[Ioannis Mardikis]

**Introduzione** Sulla base delle migliori tecnologie disponibili esistenti, il progetto *EnerNET-Mob* sviluppa soluzioni e testa azioni pilota per superare le limitazioni di medio viaggio, coordinando gli investimenti futuri sul trasporto elettrico nell'area MED. I progetti mirano a **ridurre le emissioni di gas a effetto serra dovute ai trasporti nelle città MED** e a migliorare l'ambiente di vita nelle aree ad alta densità, la mobilità e la qualità della vita delle popolazioni nelle aree di crisi economica e i servizi di trasporto multi-modale strada-mare transnazionale per passeggeri e merci. Il progetto promuove, inoltre, il trasporto elettrico e la logistica come leve per incrementare la competitività nell'area MED e aumentare l'uso di energia rinnovabile fornendo punti di ricarica.

**Obiettivi principali** L'obiettivo è redigere, testare e **migliorare i Piani di Elettromobilità Sostenibile**, paralleli ai PUMS e ai PAES, secondo standard comuni e politiche a basse emissioni di carbonio, al fine di istituire una Rete Interregionale di Elettromobilità che attraversi

le città di tutta l'area transnazionale MED. Il progetto promuove la mobilità condivisa e l'intermodalità terra-mare utilizzando sistemi di trasporto elettrici, al fine di raggiungere due obiettivi principali:

- **implementare ed estendere la Rete Interregionale di elettromobilità** all'interno e all'esterno dell'area MED, seguendo approcci comuni e linee guida per la progettazione di infrastrutture/servizi di trasporto elettrico;
- **attuare investimenti pilota di piccola scala sull'elettromobilità per connessioni interurbane e intermodali** al fine di consentire viaggi più lunghi e testare reti a livello transnazionale, integrando le reti regionali mediante l'uso degli stessi protocolli di comunicazione.

**Processo** Il progetto *EnerNETMob* delinea infrastrutture/servizi di ricarica e trasporto elettrico e una piattaforma ICT per gestire, monitorare e interconnettere le Reti Infrastrutturali su piccola scala con una più ampia Rete Interregionale





**48**

**MESI**

Febbraio 2018  
Gennaio 2022



**5,7**

**MILIONI DI €**



**12**

**PAESI COINVOLTI**

**16**

**PARTNER**



**10**

**PAESI CHE  
SPERIMENTANO  
AZIONI DIVERSE**



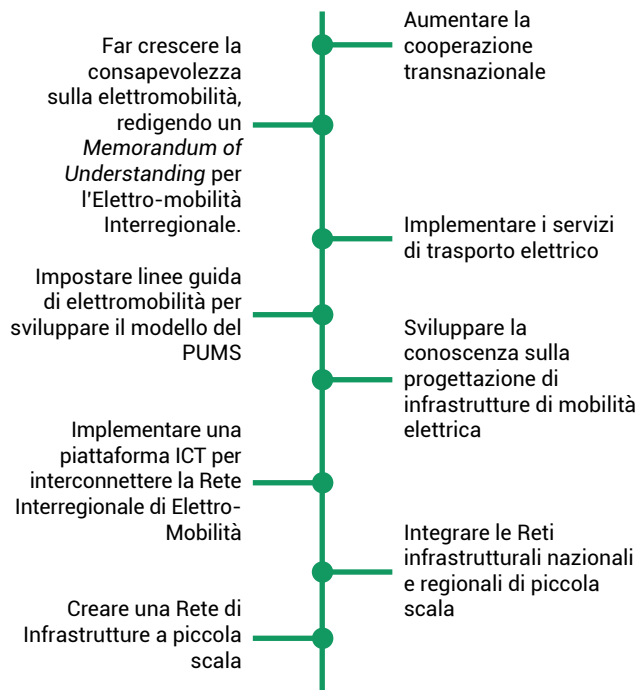
**3**

**CITTÀ CHE COOPERANO**  
per proporre un  
modello di business  
sostenibile

Paesi coinvolti: Grecia, Malta, Italia, Cipro, Albania, Croazia, Slovenia, Italia, Portogallo, Montenegro, Spagna, Francia, Austria | Partner principale: Regione del Peloponneso-Dipartimento di gestione per lo sviluppo Pianificazione (GR) | Partner coinvolti: Autorità per i trasporti a Malta (M), RAM Logistica Infrastructure e Trasporti S.p.a. (IT), Ministero dei trasporti, delle comunicazioni e dei lavori (CY), Istituto albanese dei trasporti (AL), Regione di Tessaglia-Dipartimento di Sviluppo e Pianificazione (GR), Contea di Primorje e Gorski Kotal (HR), Università di Palermo - Dipartimento di Scienze agrarie, alimentari e forestali (IT), Agenzia di Sviluppo Regionale della Northern Primorska Ltd. Nova Gorica (SI), Agenzia per l'energia e l'ambiente di Arrabida (ES), Consorzio municipale gratuito di Ragusa (IT), Dynamic Vision P.C. (GR), Port of Bar Holding company (MNE), CIMNE, Centro internazionale di metodi numerici in ingegneria-Barcellona (ES), CAPENERGIES, Aix-en-Provence (FR), FORSCHUNGSGES ELLSCHAFT MOBILITAT - Austrian Mobility Research FGM AMOR (AT).

di elettro-mobilità. Il progetto testa la flessibilità di spostamento interurbano dei veicoli a batteria elettrica (BEV) in un arco 30-60, km usando punti di ricarica collocati in diverse città. Tre sono le azioni pilota:

- Azioni**
- 1. ottimizzare il chilometraggio dei BEV** con riferimento ai viaggi via mare, comprendendo 9 punti di ricarica e 5 veicoli elettrici in 5 paesi.
  - 2. testare la condivisione dell'elettromobilità in combinazione con fonti di energia rinnovabile**, replicando sistemi di *car sharing* o *bike sharing*. Vengono installate 15 stazioni di ricarica e acquistati 5 veicoli elettrici. Inoltre, in 5 Paesi vengono forniti di 20 biciclette dotate di attrezzature GPS/ICT e di 10 *e-bike* per diversamente abili.
  - 3. sperimentare la logistica della città per il trasporto merci dell'ultimo miglio.** I BEV vengono utilizzati in 3 città in collaborazione con PMI e associazioni agricole per proporre un modello di business sostenibile per le catene agroalimentari. Verranno, inoltre, installate 4 stazioni di ricarica.



## LOCATIONS



### 1.4.3 LOCATIONS

[Anja Starec]

**Partenariato** 5 paesi, 7 territori, 19 partner e un'unica sfida: **supportare le destinazioni di crociera nel Mediterraneo per mitigare l'impatto dei passeggeri sulla mobilità urbana locale**, con l'obiettivo finale di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di prevenire le avversità dei cambiamenti climatici.

**Introduzione** Il progetto *LOCATIONS* persegue la presa di consapevolezza di ognuno ad assumersi le proprie responsabilità laddove è in gioco un bene maggiore, a partire dai decisori locali e dalle autorità competenti, chiamati a migliorare la mobilità dei passeggeri delle crociere e i flussi di merci a terra, preservando le risorse ambientali locali e il benessere della comunità. Il progetto *LOCATIONS* propone lo sviluppo di Piani di Trasporto a Basse Emissioni di Carbonio (*LCTP - Low Carbon Transport Plans*) di tipo settoriale incentrati su flussi passeggeri e merci generati dal turismo crocieristico, da sviluppare e integrare ai piani strategici locali, energetici e di trasporto/mobilità, aprendo la strada a uno sviluppo territoriale sostenibile, fondato su

un'economia a basse emissioni di carbonio, per raggiungere gli obiettivi UE 2020.

**Obiettivi principali**

L'obiettivo principale del progetto è di **promuovere la crescita sostenibile e l'adozione di strategie a basse emissioni di carbonio nelle destinazioni di crociera MED** sfruttando le capacità che porti e autorità locali e regionali hanno nello sviluppare congiuntamente strumenti di pianificazione per la mobilità sostenibile di persone e merci legati ai flussi delle crociere.

**Azioni**

Le azioni realizzate mirano allo sviluppo di una **metodologia per la pianificazione della mobilità nelle destinazioni di crociera e per la definizione di standard di qualità, procedure di valutazione, capitalizzazione e strategie di trasferibilità**. Riguardano, inoltre, il coinvolgimento dei principali *stakeholder* in tutte le fasi del progetto, l'organizzazione di *webinar* per la diffusione della metodologia, la creazione di azioni di *capacity building* e l'identificazione delle risorse finanziarie necessarie per l'attuazione dei LCTP.



## LOCATIONS



**36**  
MESI

Novembre 2016  
Ottobre 2019



**3,0**  
MILIONI DI €



**5**  
PAESI COINVOLTI

**19**  
PARTNER



**1**  
MODELLO OPERATIVO

**1**  
RETE INTERNA-  
ZIONALE



**18**  
PIANI DI TRASPORTO A  
BASSA EMISSIONE

**4**  
PACCHETTI MO-  
DULARI

Paesi coinvolti: Albania, Croazia, Italia, Portogallo, Spagna | Partner principale: AREA Science Park (IT) | Partner coinvolti: Lisbon E-Nova (PT), Città di Lisbon (PT), Fondazione Circe (ES), Porto di Malaga (ES), Città di Ravenna (IT), Autorità portuale della rete del Mare Adriatico orientale (IT), Agenzia regionale per l'energia del Kvarner (HR), Autorità portuale di Rijeka (HR), Città di Zadar (HR), Istituto Albanese dei Trasporti (AL), Autorità Portuale di Durres (AL).

**Processo** Il progetto *LOCATIONS* evolve in due fasi principali:

- la fase 1 prevede lo **sviluppo di un solido modello operativo**, congiuntamente ideato da un consorzio di tecnici partner, autorità locali e portuali di 5 paesi MED, e la sua sperimentazione in 7 città destinazione di crociere per produrre altrettanti piani di trasporto a basse emissioni di carbonio, capaci di affrontare problemi e bisogni per la mobilità locale derivanti dalle crociere.
- la fase 2 ha un duplice focus: **supportare l'implementazione di LCTP a livello locale**, indagando sulle difficoltà incontrate e trovando appropriate opzioni, incluse le soluzioni finanziarie; **innescare una procedura di replicabilità** per sviluppare nuovi LCTP da ottenersi: capitalizzando l'esperienza e i materiali sviluppati durante la fase di sperimentazione, testando ulteriormente e applicando la metodologia del progetto *LOCATIONS* a una più ampia gamma di specifici contesti locali, rendendola immediatamente solida e flessibile per adattarsi a condizioni locali sempre nuove.





## 1.4.4 MOBILITAS

[Larisa Kunst]

**Introduzione** L'area MED è un'attraente destinazione caratterizzata da un intenso traffico dovuto agli ingenti flussi turistici estivi, che si sommano a quelli della popolazione locale specialmente nelle ore di punta. L'auto è il mezzo di trasporto più utilizzato sia dai visitatori che giungono presso la destinazione, sia dalla popolazione locale per i gli spostamenti quotidiani: il trasporto pubblico è impopolare (utilizzato solo dal 5/8% degli abitanti locali). Le navi da crociera o gli aerei sono i mezzi di trasporto più comunemente usati per raggiungere i paesi del sud del Mediterraneo dove, spesso, i centri città non dispongono di adeguati collegamenti di trasporto pubblico tra aeroporto e porto. Un'altra debolezza comune delle aree di tutti i partner è costituita dalle insufficienti connessioni mediante trasporto pubblico con le aree interne.

**Partenariato** Il traffico ha ovviamente un impatto negativo sull'inquinamento atmosferico e acustico e sulla salute, rende le strade

non sicure e le città meno attraenti, pertanto, i partner del progetto *MOBILITAS* hanno congiuntamente deciso di contribuire alla riduzione del traffico introducendo politiche e soluzioni di mobilità turistica sostenibile.

**Obiettivi principali** L'obiettivo principale del progetto è rendere la mobilità nelle aree turistiche più sostenibile, **riducendo l'uso dell'auto tra i turisti e la popolazione locale** con un approccio a due livelli:

- **livello strategico:** sono stati elaborati 9 documenti di pianificazione con l'obiettivo di rafforzare le misure di mobilità sostenibile nelle destinazioni turistiche.
- **livello operativo:** 21 attività pilota sono state dedicate alla promozione di comportamenti rispettosi dell'ambiente.

**Processo** In prima fase, l'Università IUAV di Venezia ha elaborato uno **scenario di mobilità** per ognuna delle 9 aree del progetto. Tali scenari hanno fornito una stima



## MOBILITAS



**33**  
**MESI**

Novembre 2016  
Luglio 2019



**2,1**  
**MILIONI DI €**



**7**  
**PAESI COINVOLTI**

**10**  
**REGIONI MED**



**15**  
**STRUMENTI DI IT**

**6**  
**SOLUZIONI DI**  
**MOBILITÀ**



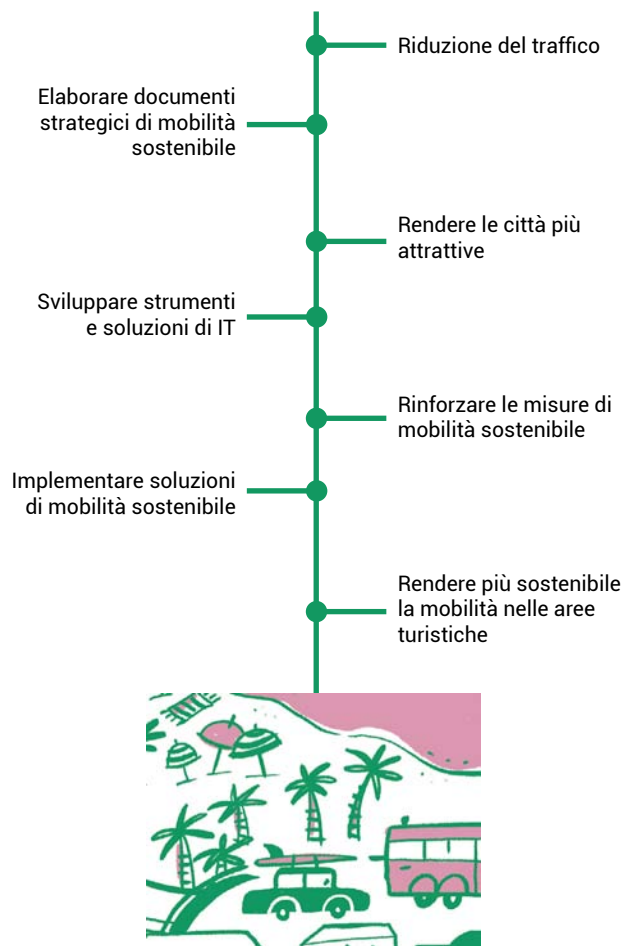
**9**  
**ELABORAZIONI DI PUMS**  
o aggiornamenti

**1** **MANUALE DELLA**  
**MOBILITÀ**

dell'impatto dei cambiamenti climatici sulla futura domanda turistica e valutato le relative emissioni di CO<sub>2</sub> connesse ai trasporti turistici. I risultati possono rappresentare una base scientifica per la definizione delle misure primarie per ridurre i livelli futuri di emissioni di CO<sub>2</sub>.

**Attività** In relazione a questi scenari, ciascun partner ha identificato 3 tipi di attività da attuare:

- **Elaborazione di documenti strategici di mobilità sostenibile** che aiutino i responsabili politici a intraprendere pianificazioni territoriali e della mobilità più efficienti.
- **Sviluppo di strumenti e soluzioni IT** per facilitare la de-congestione del traffico: progettazione di App che offrono informazioni turistiche e sul traffico, progettazione di siti Web, portali, database e analisi dei flussi di traffico.
- **Implementazione di soluzioni di mobilità sostenibile:** *e-bikes*, sistemi di *bike sharing*, linee di trasporto pubblico e sistemi di segnaletica.



MOTIVATE



Conheça aqui  
as soluções para  
económicas e com  
menores  
impactos energéticos  
e ambientais para as suas  
delicadas operações  
em transportes públicos

© Pedro Gomes, Universidade Nova de Lisboa (2018)

## 1.4.5 MOTIVATE

[Pedro Gomes]

**Introduzione** Le città del Mediterraneo, pur fronteggiando la sfida comune di sviluppare un contesto di mobilità sostenibile, presentano anche particolarità che dipendono dal contesto territoriale e dal tipo di turisti che attraggono. A differenza dei tradizionali metodi di raccolta dei dati, in cui cittadini o visitatori sono utenti "passivi" del sistema di trasporto, l'approccio innovativo del progetto *MOTIVATE* risiede nel suo **coinvolgimento attivo nella raccolta/gestione dei dati di trasporto, nell'identificazione dei problemi e nelle misure di valutazione proposte, che promuovono un nuovo modello di sviluppo di PUMS**, basato sull'utilizzo dei *social media* e delle applicazioni di *crowd-sourcing*. Questo modello sarà creato e aggiornato a seguito dei risultati dei casi studio e il protocollo di trasferimento che verrà creato includerà processi, tecniche e strumenti per garantire un modo efficiente e coerente di trasferire i risultati dei progetti ad altre città; ciò supporterà lo sviluppo e il potenziamento del PUMS in tutta l'area MED.

**Obiettivi principali** L'obiettivo del progetto *MOTIVATE* è di fare un passo avanti concentrandosi sulle esigenze delle aree urbane soggette ad un'alta variazione della domanda di trasporto in alta stagione e di cercare di allineare le esigenze di residenti e visitatori con gli **obiettivi politici relativi ai servizi di mobilità sostenibile e accessibile**. A differenza di altre città con domanda costante, molte città nell'area del MED affrontano questa sfida comune, che quindi dovrebbe essere trattata separatamente.

**Processo** La chiave per promuovere la mobilità urbana sostenibile è data dal potenziale offerto dall'utilizzo del *crowd-sourcing* e dei *social media* per coinvolgere i viaggiatori nel processo decisionale, ottenendone così una più ampia accettazione. In questo modo, le meglio tollerate politiche di trasporto (esistenti e nuove derivanti da pratiche internazionali), basate sulle reali esigenze degli utenti, costituiscono le "fondamenta" per **accelerare lo sviluppo dei PUMS con particolare attenzione alla qualità dei servizi di trasporto pubblico**.



## MOTIVATE



**36**  
**MESI**

Settembre 2016  
Agosto 2019



**1,8**  
**MILIONI DI €**



**4**  
**PAESI COINVOLTI**

**7**  
**PARTNER**



**5**  
**AZIONI PILOTA**  
& simulazioni

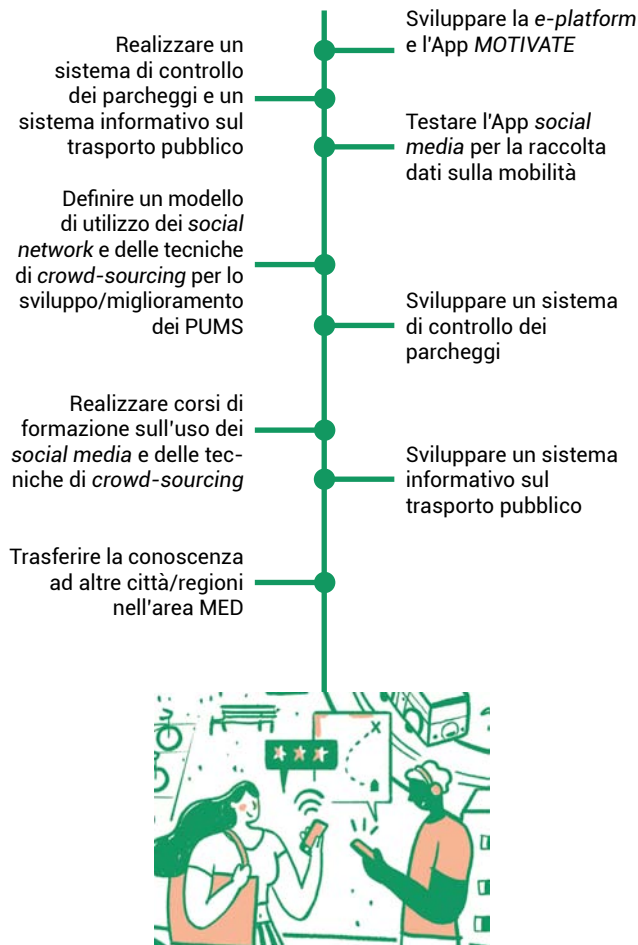


**1**  
**E-PLATFORM/APP**  
e un modello di tecniche  
per l'utilizzo di *social*  
*network* e sistemi di  
*crowd-sourcing*

**Azioni** L'uso di *social media* e tecniche di *crowd-sourcing* per facilitare lo sviluppo dei PUMS non è ancora ampiamente noto. Il progetto *MOTIVATE* promuove, nella pianificazione della mobilità urbana sostenibile, l'impegno dei cittadini che sono invitati a contribuire al processo decisionale:

- **fornendo dati** sui loro viaggi giornalieri;
- **valutando le prestazioni** delle misure di mobilità ed esprimendo la loro soddisfazione;
- **valutando l'utilità** delle modifiche di mobilità proposte/programmate.

Ciò è possibile grazie all'App *MOTIVATE* (per Android e iOS, e disponibile *online* - <http://motivate.imet.gr>), uno dei principali risultati tangibili del progetto. Due delle città pilota svilupperanno, inoltre, azioni di mobilità che saranno valutate attraverso l'App e la piattaforma *MOTIVATE*: il sistema di parcheggio intelligente a Ioannina e il nuovo sistema informativo sul trasporto pubblico a Rhodes.



REMEDIO



## 1.4.6 REMEDIO

[Francesca Liguori, Nuno Canha, Joana Coutinho]

**Introduzione** Il progetto *REMEDIO* affronta la sfida della congestione stradale nelle aree ad alta densità urbana che circondano i centri abitati: strade che spesso soffrono di ingorghi, caratterizzate da un'intensa attività commerciale in crisi economica e dall'esclusione sociale, al punto da diventare vere e proprie "ferite" nella connettività con la più ampia area urbana.

**Governance partecipativa** Il progetto propone di trasformare queste strade congestionate in **"condomini orizzontali"**: strumenti di *governance* partecipativa che coinvolgono attivamente istituzioni, *stakeholder* e cittadini, con i quali il Comune può interagire direttamente per migliorare la mobilità multi-modale e a basse emissioni di carbonio, la logistica delle merci e la qualità ambientale.

**Principali obiettivi** Il progetto mira a **promuovere l'uso di sistemi e soluzioni di trasporto a basse emissioni di carbonio esistenti, attraverso la sperimentazione di un percorso operativo nella *governance* e nella gestione di strade altamente congestionate:**

un problema comune per molte città Mediterranee di medie dimensioni prive di adeguate strade o tangenziali orbitali. Lo studio consiste nel valutare le prestazioni del sistema prima e dopo l'implementazione delle azioni pilota attraverso l'uso di uno strumento di modellazione integrato personalizzato, basato sulla valutazione di indicatori di trasporto/energia/ambiente. **L'innovazione nel percorso operativo risiede nell'idea di stabilire una forma di *governance* partecipativa direttamente coinvolta nel processo di miglioramento**, come base per sviluppare il concetto di mobilità urbana sostenibile a beneficio della comunità locale e favorire la rigenerazione dell'area urbana.

**Processo** Il progetto *REMEDIO* è un progetto sperimentale, che basa il suo approccio principalmente su tre pilastri:

1. **pilastro della *governance*:** il "condominio orizzontale" come modello di *governance* partecipativa per città di medie dimensioni dell'area MED";



## REMEDIO



**36**  
MESI

Novembre 2016  
Ottobre 2019



**2,2**  
MILIONI DI €



**5**  
PAESI COINVOLTI

**8**  
PARTNER



**8**  
AZIONI PILOTA  
e simulazioni

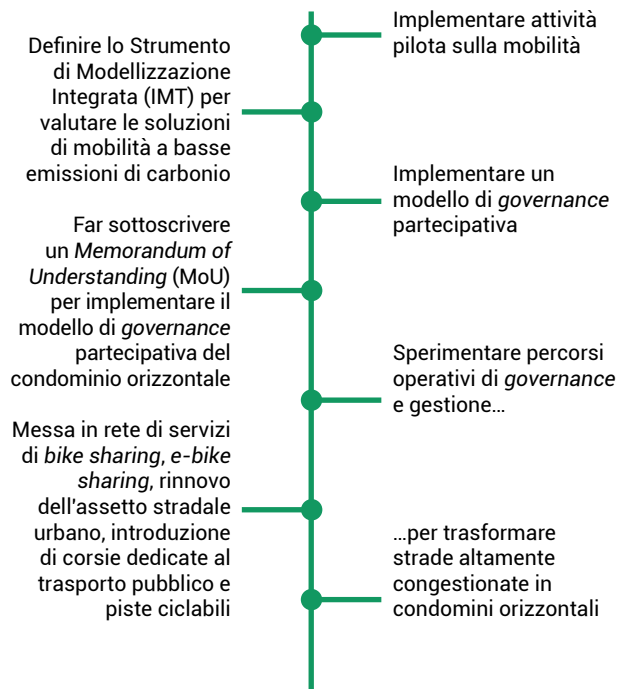


**3**  
PUMS ELABORATI  
adeguati/aggiornati

Paesi coinvolti: Italia, Grecia, Portogallo, Spagna, Croazia | Partner principale: ARPA Veneto - Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente nella regione Veneto (IT) | Partner coinvolti: Comune di Treviso (IT), Università Aristotele di Thessaloniki (GR), Istituto Tecnico Superiore del Portogallo (PT), Università di Siviglia (ES), Agenzia di Sviluppo dell'area Metropolitana di Thessaloniki (GR), Città di Split (HR), Comune di Loures (PT).

2. **pilastro "hard"**: modifiche su piccola scala come attività pilota per misure urbane a basse emissioni di carbonio;
3. **pilastro "soft"**: strumento di Modellazione Integrata (IMT) per soluzioni di mobilità a basse emissioni di carbonio, per valutare le azioni "*low carbon*" da attuare su strade altamente congestionate, attraverso analisi personalizzate eseguite su ciascuna area.

**Azioni** Come azioni di *governance*, il progetto *REMEDIO* ha testato in quattro città un approccio partecipativo che propone di trasformare una strada altamente congestionata in un "condominio orizzontale", attraverso un modo efficace per coinvolgere gli operatori del commercio e delle imprese, aziende, pendolari, cittadini, comunità locali e autorità locali nella condivisione di una nuova visione per queste strade condividendo alcune soluzioni concrete. Inoltre, i percorsi educativi e di sensibilizzazione sui comportamenti correlati con la mobilità urbana sostenibile costituiscono il **pilastro educativo** del progetto, con un grande sforzo compiuto in tutti e cinque i territori coinvolti.



## SUMPORT



## 1.4.7 SUMPORT

[Peter Canciani / Olga Izquierdo Sotorrio]

**Introduzione** Il progetto *SUMPORT* affronta il problema della congestione e dell'inquinamento atmosferico, (aggravato dal traffico originato dai porti), sviluppa le competenze nella pianificazione della mobilità sostenibile e attua azioni pilota per promuovere alternative al trasporto su auto privata. Corsi di formazione specifici sono stati organizzati per migliorare le capacità e le competenze dei partecipanti. Inoltre, il progetto ha realizzato una **piattaforma di e-learning composta da preziosi materiali metodologici e formativi sulla mobilità sostenibile** sviluppati da tutti i progetti appartenenti alla *Urban Transport Community* del Programma MED.

**Partenariato** Il partenariato di *SUMPORT* è stato ispirato dal riconoscimento di sfide comuni che le città portuali della MED area affrontano in funzione e delle loro somiglianze socio-economiche, dei legami storici che risalgono a diverse centinaia di anni e delle somiglianze geografiche. Ciò che è ancora più importante è il fatto

che, indipendentemente dalle dimensioni del porto o dalla sua rilevanza economica, tutte le città partecipanti condividono tendenze simili in termini di congestione del traffico e inquinamento atmosferico. Questi aspetti richiedono soluzioni specifiche su misura, ma da svilupparsi basandosi su un fondamento metodologico condiviso che incorpora le lezioni apprese in altre città europee.

**Principali obiettivi**

Il progetto *SUMPORT* contribuisce a **rafforzare la capacità di pianificazione sulla mobilità sostenibile delle città portuali MED partecipanti attraverso la condivisione di esperienze, l'elaborazione metodologica congiunta e la formazione**. Le conoscenze acquisite in questo quadro vengono ulteriormente testate e consolidate attraverso l'implementazione di azioni pilota prevedono l'impiego di misure estremamente concrete, influenzando così positivamente i sistemi di trasporto delle città partecipanti: Koper, Kotor, Durrës, Igoumenitsa, Limassol e Valencia.



## SUPPORT



**35**  
MESI

Febbraio 2017  
Dicembre 2019



**2,3**  
MILIONI DI €



**7**  
PAESI COINVOLTI  
**10**  
PARTNER



**8**  
AZIONI PILOTA  
e simulazioni

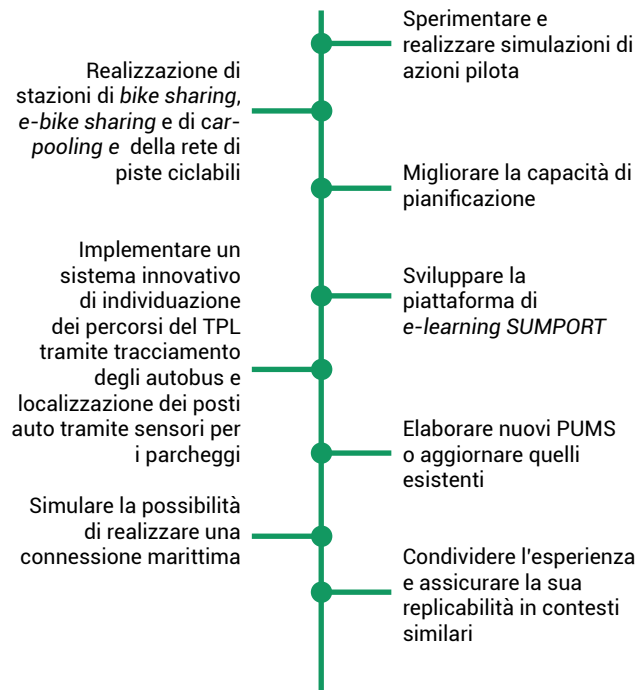


**3**  
PUMS ELABORATI  
adeguati/aggiornati

Paesi coinvolti: Albania, Cipro, Grecia, Italia, Montenegro, Slovenia, Spagna | Partner principale: Central European Initiative (CEI) | Partner coinvolti: Comune di Durrës, Regione dell'Epiro – Unità regionale di Thesprotia (RUTH), Istituto Trasporto e Logistica Fondazione (ITL), Città di Limassol, Fondazione per la Ricerca Valenciaport, Promozione e studi Commerciali della Regione di Valencia, Università Aristotele di Thessaloniki, Fondazione della Comunità Valenciana per promuovere lo sviluppo urbano e l'innovazione strategica (LAS NAVES), Città di Koper, Comune di Koper.

**Azioni** Il progetto *SUMPORT* ha compiuto notevoli sforzi per rafforzare la pianificazione strategica in alcune città partecipanti, per sostenere l'elaborazione di PUMS o armonizzare PUMS locali in una dimensione regionale, promuovendo il *car-pooling*, estendendo le piste ciclabili esistenti o i sistemi di *bike sharing* e sviluppando una strategia di ricerca di percorsi per promuovere un itinerario sostenibile e sicuro per i passeggeri delle navi da crociera. In alcuni casi, il progetto ha implementato soluzioni molto specifiche, come azioni di mobilità intelligente su misura o simulazioni del trasporto pubblico marittimo, collegando diversi punti lungo la costa di Limassol.

**Processo** Il progetto ha applicato una miscela di approcci e azioni tradizionali. Ciò che ha reso l'esperienza piuttosto eccezionale è stata la comprensione, da parte di tutte le città partecipanti, dell'importanza di **migliorare la qualità della vita attraverso la razionalizzazione dei flussi di traffico, la riduzione della congestione e delle emissioni e la disponibilità di alternative di mobilità efficienti.**





2.

# MOBILITÀ SOSTENIBILE



## 2.1 PROBLEMI DELLA MOBILITÀ URBANA

[Silvio Nocera / Olga Irranca Galati]

Mobilità  
urbana

I **sistemi di trasporto** sono strettamente collegati alle prestazioni e all'operabilità di qualsiasi società e non è pensabile immaginare un territorio senza alcuna forma di collegamento fisico tra le diverse aree al suo interno. Secondo le statistiche dell'UE, la maggioranza di cittadini europei vive la propria vita quotidiana muovendosi all'interno di un ambiente urbano, condividendo le stesse infrastrutture e mezzi di trasporto.

Un sistema  
complesso

L'elevata sovrapposizione di funzioni e la densità di popolazione rendono la mobilità urbana il più complesso sistema di trasporto. **Questo sistema**

Spostamenti  
dei pendolari

si basa sulla sovrapposizione di tre **categorie** principali di trasporto - individuale, collettivo e delle merci - la cui interconnessione genera impatti positivi e negativi, in particolare per quanto riguarda gli aspetti sociali, economici e ambientali.

**La città deve, conseguentemente, fare i conti con i diversi tipi di spostamenti generati dai pendolari**, che hanno esigenze specifiche e che possono essere più o meno inclini a utilizzare mezzi collettivi o mezzi privati in base alla città e alle attitudini personali.

### DIVERSE TIPOLOGIE DI PENDOLARI



Coloro che si spostano regolarmente tra i luoghi di residenza e di lavoro.



Utenti business, che utilizzano i trasporti per attività professionali e di lavoro.

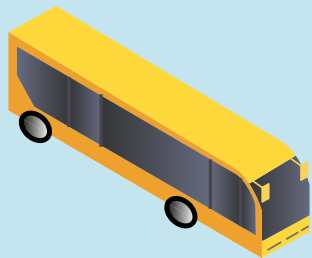


Utenti privati, ad esempio persone che viaggiano per attività di shopping o ricreative.



Turisti in visita nelle città per scoprirne le bellezze storiche o per tempo libero (questi tipi di spostamenti sono generalmente stagionali) e lavoratori della distribuzione (corrieri) che si occupano di trasporto e consegna merci.

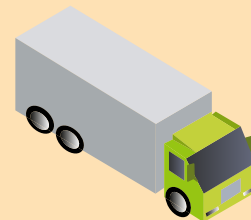




**Il sistema di trasporto collettivo** consente ad un gran numero di persone di viaggiare in città a fronte del pagamento di una tariffa. L'elevata densità di popolazione urbana richiede necessariamente un trasporto collettivo, in quanto risponde in modo efficiente alla necessità di ridurre, nelle città urbane, le congestioni e le emissioni nocive per la salute e contribuisce ad un uso più efficiente sia dei veicoli sia dello spazio. Un sistema ben organizzato ed equilibrato potrebbe, inoltre, ridurre l'impatto economico e sociale generato dai singoli mezzi di trasporto e consentire una maggiore accessibilità anche agli utenti a basso reddito e a chi non può permetterseli. I sistemi di trasporto collettivo comprendono mezzi come tram, autobus, treni, metropolitane e traghetto.



**Il sistema di trasporto privato** comprende tutti quei mezzi di trasporto basati su scelte individuali e mezzi privati, come biciclette, camminate, auto e moto. Andare a piedi o utilizzare la bici sono scelte generalmente promosse nel contesto urbano dai *policy maker* locali, poiché non inquinano e richiedono poco spazio. Al contrario, le autorità locali tendono a disincentivare l'uso di automobili e motociclette private, dato l'elevato impatto generato (ad esempio, alti tassi di incidenti, inquinamento atmosferico e acustico, cambiamenti climatici e congestione).



**La logistica urbana** comprende tutti quegli spostamenti generati dalla produzione e dal consumo di merci all'interno di una città. La necessità di spostare prodotti e alimenti genera un impatto sulle persone che viaggiano. Anche se l'impatto di questo settore è per lo più sottovalutato, la sua gestione sta diventando sempre più rilevante a causa di una crescita significativa del commercio elettronico (vendite online e servizi di consegna a domicilio). Il principale mezzo di trasporto utilizzato varia dai camion/furgoni (i veicoli più inquinanti) alle *cargo-bike* e ai sistemi di consegna condivisi (i più sostenibili).



*Il trasporto sostenibile è la capacità di supportare le esigenze di mobilità di una società in un modo che sia il meno dannoso possibile per l'ambiente e che non comprometta le esigenze di mobilità delle generazioni future"*

*[Definizione di Jean-Paul Rodrigues]*

Mobilità e  
sviluppo  
sostenibile

La necessità di movimento nelle aree urbane genera inevitabilmente impatti sia positivi che negativi. La mobilità urbana è vitale per i cittadini: aumenta l'occupazione e la competitività, contribuisce alla crescita economica, ma genera anche congestioni, incidenti e inquinamento. Per comprendere meglio l'impatto dei sistemi di trasporto, dovremmo fare riferimento al concetto di sostenibilità nei sistemi di mobilità secondo la definizione di Jean-Paul Rodrigues.

Le tre "E"  
dello sviluppo  
sostenibile

Il concetto di sistema di trasporto sostenibile può essere visto anche nel contesto della definizione generale di sviluppo sostenibile del Rapporto Brundtland, basata sulle tre "E":

**Social Equity** (Equità sociale): condizioni di vita, pari opportunità, coesione

sociale, solidarietà internazionale, salvaguardia del capitale umano;

**Economic Efficiency** (Efficienza economica): crescita economica, efficienza, competitività, flessibilità e stabilità, produzione/consumo, occupazione, commercio internazionale;

**Environmental Responsibility** (Responsabilità ambientale): consumo di risorse, materiali e rifiuti, rischi, tasso di modificazione del paesaggio naturale e culturale. Si tratta dell'aspetto più urgente, con specifica attenzione al consumo di risorse e all'inquinamento.

Problemi  
specifici  
della mobilità  
urbana

Se le esternalità precedenti possono essere generalizzate per l'intero sistema di trasporto, le questioni specifiche legate ai problemi di mobilità urbana possono essere riportate come di seguito.



## CONGESTIONE

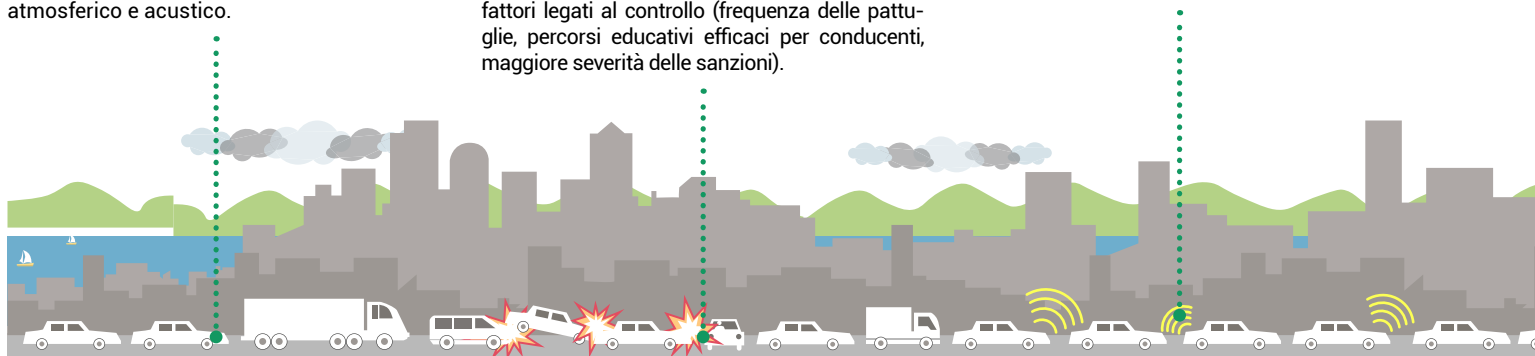
La congestione del traffico si verifica quando aumenta l'uso dell'infrastruttura, superando la capacità disponibile delle strade. Secondo la Commissione Europea, il costo della congestione in Europa è ancora elevato ed è stimato intorno ai 100 miliardi di euro all'anno. La congestione può aumentare in relazione a caratteristiche sociali ed economiche (demografia, economia e modelli sociali, ecc.), alla conformazione fisica (modelli geomorfologici e di uso del suolo, conformazione della città, attività commerciali, ubicazioni di attività e residenze, ecc.), e alle caratteristiche dei sistemi di trasporto (efficienza del trasporto pubblico, disponibilità di parcheggi, infrastruttura di trasporto, auto di proprietà, ecc.). Questa esternalità è strettamente collegata ad altri problemi di trasporto, come l'inquinamento atmosferico e acustico.

## SICUREZZA STRADALE / INCIDENTI STRADALI

Nel 2016, il 46,4% dei decessi per incidenti stradali nell'UE ha visto coinvolti automobilisti, seguiti dai pedoni (21,2%). La maggior parte degli incidenti stradali mortali o gravi si verificano nelle aree urbane. Fortunatamente, il numero di vittime è costantemente diminuito - dai 54.900 decessi del 2000 ai 25.300 del 2017 - e le strade europee rimangono le più sicure al mondo. Gli elementi che possono aumentare o ridurre gli incidenti stradali sono: fattori ambientali (scarsa visibilità, ghiaccio sulle strade, animali, venti forti), fattori ingegneristici (forma, topografia, condizioni del manto stradale, assenza di barriere), fattori politici (leggi sulla guida in stato di ebbrezza, utilizzo delle cinture di sicurezza, limiti di velocità), caratteristiche del conducente (età, genere, esperienza, uso di alcol/droghe), caratteristiche del veicolo (peso, forma, dimensioni, modelli nuovi o obsoleti) e fattori legati al controllo (frequenza delle pattuglie, percorsi educativi efficaci per conducenti, maggiore severità delle sanzioni).

## INQUINAMENTO ACUSTICO

Nelle aree urbane, il traffico stradale è la principale fonte di inquinamento acustico. Oltre 70 milioni di cittadini europei sono esposti a livelli di rumore superiori a 55 decibel causati solo dal traffico, nonostante l'Organizzazione Mondiale della Sanità raccomandi livelli di rumore di fondo al di sotto dei 30 decibel. Questo tipo di inquinamento comporta una generale riduzione della qualità della vita, nonché perdita di sonno, problemi di salute mentale, acufeni e malattie legate allo stress. Il traffico stradale genera un costo esterno di oltre 40 miliardi di euro all'anno. Una buona pianificazione urbana e gestione del traffico stradale, ad esempio mediante l'introduzione di zone a basse emissioni nei centri urbani, può contribuire a ridurre l'esposizione all'inquinamento atmosferico e acustico.



## CAMBIAMENTI CLIMATICI/EMISSIONI CO<sub>2</sub>

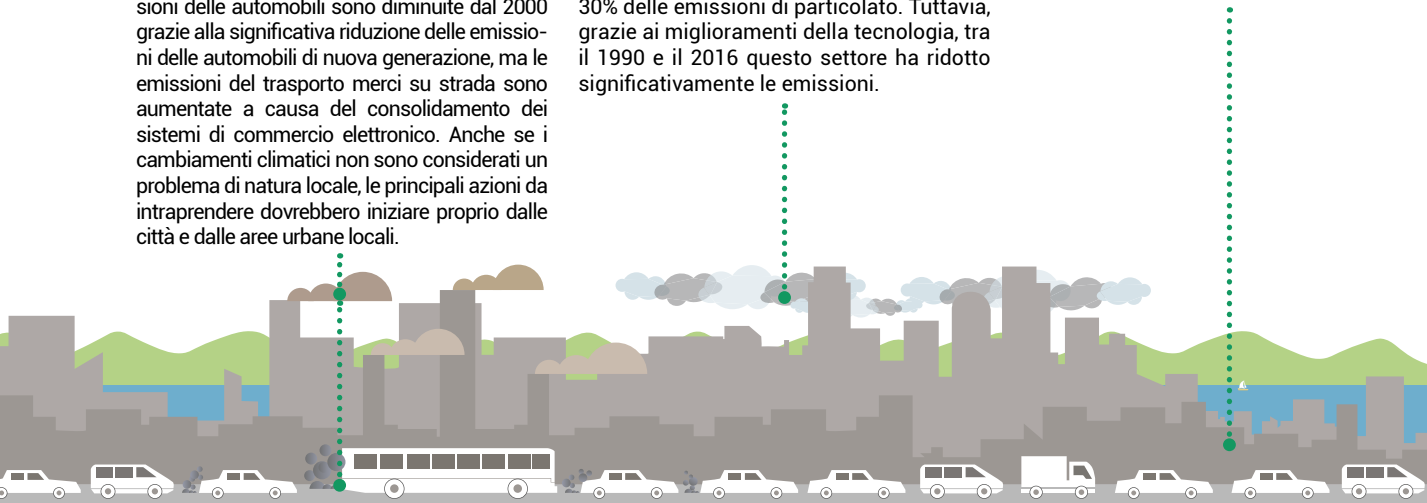
Esiste una vasta gamma di pubblicazioni riguardanti il rapporto tra trasporto e cambiamento climatico. Il trasporto è uno dei principali settori che contribuisce alle emissioni antropogeniche complessive e genera quasi un quarto delle emissioni europee di gas a effetto serra. Nel 2015 il trasporto su strada è stato di gran lunga il principale produttore di emissioni, generando il 72,9% dei gas serra; seguono i settori dell'aviazione (13,3%), della navigazione (12,8%), ferroviario (0,5%) e gli altri mezzi di trasporto (0,5%). Anche in questo caso le emissioni delle automobili sono diminuite dal 2000 grazie alla significativa riduzione delle emissioni delle automobili di nuova generazione, ma le emissioni del trasporto merci su strada sono aumentate a causa del consolidamento dei sistemi di commercio elettronico. Anche se i cambiamenti climatici non sono considerati un problema di natura locale, le principali azioni da intraprendere dovrebbero iniziare proprio dalle città e dalle aree urbane locali.

## INQUINAMENTO DELL'ARIA

Materiale particolato (PM10), biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) e ozono a livello del suolo (O<sub>3</sub>), sono generalmente riconosciuti come i tre inquinanti che incidono in modo più significativo sulla salute umana. L'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro (IARC) ha classificato il particolato come cancerogeno per l'uomo. Il settore dei trasporti è responsabile di gran parte dell'inquinamento atmosferico, principalmente nelle aree urbane. In Europa si stima che il solo trasporto su strada sia responsabile fino al 30% delle emissioni di particolato. Tuttavia, grazie ai miglioramenti della tecnologia, tra il 1990 e il 2016 questo settore ha ridotto significativamente le emissioni.

## CONSUMO DEL SUOLO

Ovviamente, i sistemi di trasporto non possono esistere senza infrastrutture che consentano alle persone di spostarsi attorno alla città. Per questo motivo, è importante considerare anche il consumo di suolo tra le externalità negative generate dai sistemi di trasporto. Le strade e, soprattutto, i parcheggi hanno un impatto significativo sull'ambiente, come l'impermeabilizzazione e la contaminazione del suolo, la perdita di spazi verdi o aperti e la riduzione della qualità nell'ambiente di vita.



## CONGESTIONE E PROBLEMI DI PARCHEGGIO

La congestione e il parcheggio sono strettamente connessi per due motivi principali. Innanzitutto, il numero crescente di proprietari di auto ha provocato un aumento della domanda di parcheggi, generando un problema di consumo del suolo, specialmente nelle aree centrali. I parcheggi consumano la capacità di transito delle strade, causando un generale ritardo nella circolazione. Parcheggio e congestione sono inoltre connessi a causa del fenomeno "della crociera", vale a dire la ricerca di parcheggio. Questo problema implica un eccesso di chilometri percorsi dai veicoli, un incremento della congestione, inquinamento atmosferico, tempo perso e **frustrazione del conducente che potrebbe tradursi in un aumento del rischio di incidenti**. È, inoltre, importante evidenziare la perdita di competitività economica e qualità della vita causate dalla congestione e dalle difficoltà nella ricerca di parcheggio.



## PENDOLARISMO

Poiché le abitazioni nelle zone centrali delle città sono generalmente più costose rispetto alle aree periferiche e la dimensione delle conurbazioni urbane sta diventando sempre più grande, il fenomeno del pendolarismo sta rapidamente aumentando così come la quantità di tempo trascorso in viaggio per il tragitto casa-lavoro. Il pendolarismo dovuto a lunghi spostamenti ha un **impatto negativo sulla produttività e sulla salute** (ad es. depressione, obesità, stress da lavoro). Un sistema di trasporto efficiente e una buona pianificazione urbana possono aiutare a ridurre la necessità di spostamento e lo stress ad esso associati.



## INEFFICIENZA DEL TRASPORTO PUBBLICO

Il trasporto pubblico inefficiente può davvero danneggiare gli utenti, in particolare quelli a basso reddito. Il trasporto pubblico è essenziale per aumentare la produttività e sviluppare una città urbana competitiva, ma è fondamentale anche garantire equità e giustizia sociale. Al contrario, in una città con un servizio inadeguato, le persone che non possono permettersi l'uso di mezzi di trasporto individuali e motorizzati (taxi, auto o moto), come gli anziani, le persone con disabilità, le persone a basso reddito, i bambini e chi non possiede la patente diventano i gruppi più vulnerabili. Un altro impatto generato dall'inefficienza si manifesta quando i mezzi di trasporto collettivo sono sovrautilizzati; in questo caso, l'eccessivo affollamento crea **disagio e stress per gli utenti**.

## MANCANZA DI SPAZI PUBBLICI

L'aumento del traffico e dell'uso della strada ha costantemente ridotto lo spazio precedentemente riservato alle attività di una comunità, come mercati urbani, sfilate, processioni, giochi per bambini e attività di interazione umana, in generale. In alcuni casi, queste attività si sono trasferite in centri commerciali mentre, in altri casi, sono semplicemente scomparse. È noto ormai che l'aumento del traffico ha un impatto enorme sull'interazione sociale e sulle attività di strada e la perdita di spazi pubblici a causa di strade e parcheggi influenza la **qualità dell'ambiente e di vita dei cittadini**.

### ALTI COSTI DI MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

C'è un uso sempre maggiore di infrastrutture nelle città. La crescente pressione del carico di trasporto sulle strade e della domanda di mobilità genera costi di manutenzione crescenti e un conseguente ritardo manutentivo dei servizi. Nelle città turistiche il problema raddoppia a causa degli intensi flussi turistici nei periodi di alta stagione. L'impatto dei ritardi manutentivi comporta maggiori costi economici e sociali per gli utenti e la società con un **aumento dei tassi di incidenti stradali, perdita della qualità della vita, tempi e livelli crescenti di stress.**



### DIFFICOLTÀ PER LE PERSONE ANZIANE E DISABILI

Quando si prendono in considerazione i gruppi di persone vulnerabili, le città spesso non risultano realmente inclusive. Le persone anziane e le persone con disabilità possono avere difficoltà a salire le scale, a comunicare, ad afferrare o usare oggetti, a stare in piedi e a camminare. La progettazione fisica delle infrastrutture e dei servizi urbani così come il trasporto pubblico urbano spesso non soddisfano i requisiti di questi gruppi svantaggiati. Una persona su sei nell'UE ha una disabilità che varia da lieve a grave, il che impedisce a milioni di persone di partecipare pienamente alla società e all'economia. Considerando le difficoltà di accesso al mondo dell'occupazione e che il tasso di povertà tra le persone con disabilità è del 70% superiore alla media, **l'accesso ai trasporti è un prerequisito per una società paritaria.**



### DIFFICOLTÀ PER IL TRASPORTO NON MOTORIZZATO

Le auto sono generalmente il mezzo di trasporto predominante in una città. Il traffico intenso ha un impatto diretto su pedoni, ciclisti e altri veicoli non motorizzati, sia considerando la sfera ambientale (ad es. inquinamento atmosferico e acustico) che la progettazione fisica delle infrastrutture e dei servizi (città costruite a misura di auto). L'assenza di piste ciclabili, i marciapiedi stretti, la perdita di spazi pubblici, l'assenza di incroci o semafori, possono influire sulla qualità della città e ridurre l'interazione sociale e le attività di strada. Le difficoltà per il trasporto non motorizzato possono aumentare notevolmente l'uso dei mezzi privati con un impatto enorme in termini di congestione, inquinamento atmosferico e acustico, emissioni di gas a effetto serra e incidenti stradali.

**Conclusioni** Come appena illustrato, i problemi da affrontare in un contesto urbano sono molteplici. L'Unione Europea sta cercando di ridurre tutti questi impatti in diversi modi. Innanzitutto, il miglioramento dell'ingegneria tecnologica ha già avuto un effetto sulla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico e delle emissioni di gas a effetto serra. Ovviamente, l'elemento chiave è un buon programma quadro costituito da efficaci politiche di trasporto urbano. La mobilità urbana è strettamente correlata ad altre politiche dell'UE, come quelle riguardanti l'energia, i cambiamenti climatici, la qualità dell'aria, l'economia, l'equità sociale e l'accessibilità, l'innovazione, la diffusione dell'IT e delle *smart cities*. Grazie all'*Urban Mobility Package* sviluppato dall'UE nel 2003, la Commissione fortifica le misure di sostegno al trasporto urbano:

- condividendo esperienze, dando visibilità alle migliori pratiche e promuovendo la cooperazione;
- fornendo sostegno finanziario mirato;
- focalizzando ricerca e innovazione sull'individuazione di soluzioni per le sfide della mobilità urbana;

- coinvolgendo gli Stati Membri e rafforzando la cooperazione internazionale;

Cambiare  
mentalità e  
abitudini

Tuttavia, l'obiettivo più importante da raggiungere è il cambiamento delle abitudini degli utenti dei trasporti locali. L'approccio alla mobilità sostenibile richiede azioni per ridurre la necessità di viaggiare, incoraggiare il trasferimento modale e ridurre la durata degli spostamenti. Questa condizione non può essere soddisfatta se non vi è alcun cambiamento nella mentalità e un aumento della consapevolezza degli impatti dei sistemi di trasporto sull'ambiente, sulla società e sull'economia.



## 2.2 PUMS

[Heloïse Chaumier]

Processi  
decisionali  
per sistemi  
complessi

Oggi, la qualità della vita e la necessità di ridurre gli inquinanti locali e le emissioni di gas serra, svolgono un ruolo determinante nella pianificazione urbana della mobilità. I pianificatori e i responsabili politici devono far fronte a molte domande, spesso contrastanti, a livello locale. Pertanto, è necessario un processo di pianificazione più sostenibile e integrativo per affrontare questa complessità e identificare una serie appropriata di politiche: ispirato da approcci simili sperimentati in Inghilterra e Francia, il concetto di Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) risulta un valido strumento di pianificazione per rispondere a questa esigenza.

È fondamentale stabilire un approccio di partenariato che consenta a tutte le parti interessate di un territorio di costruire una visione comune della mobilità, dare la priorità ai progetti e alle misure di trasporto sostenibili, definire le responsabilità per l'attuazione ed impostare un robusto ma flessibile piano finanziario e di esecuzione. Quindi, il PUMS non deve

essere visto come un ulteriore livello di pianificazione dei trasporti ma come un nuovo paradigma di pianificazione.

Dal trasporto  
alla mobilità:  
pianificare  
per le  
persone

Contrariamente al "tradizionale" processo di pianificazione dei trasporti, la pianificazione del PUMS si focalizza sulle esigenze di mobilità delle persone, piuttosto che sul traffico, e su un insieme integrato di azioni, piuttosto che sull'infrastruttura. I PUMS promuovono lo sviluppo equilibrato di tutti i principali mezzi di trasporto incoraggiando, contestualmente, il passaggio a mezzi più sostenibili. Riconoscendo l'efficienza di tale approccio e il forte ruolo delle aree urbane e metropolitane nel contrastare il cambiamento climatico, la Commissione Europea ha promosso l'adozione dei PUMS nelle città e nelle aree metropolitane europee già dal 2009. Dal 2010 al 2013, un ampio processo di consultazione di esperti a livello europeo ha portato alla redazione di linee guida riconosciute e ampiamente utilizzate che propongono la seguente definizione di PUMS:



**“Un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile è un piano strategico progettato per soddisfare le esigenze di mobilità delle persone e delle imprese nelle città e nei loro dintorni per una migliore qualità della vita. Si basa su pratiche di pianificazione esistenti e tiene in debita considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione.”**

[Unione Europea, 2014]

#### Obiettivi del PUMS

Il PUMS si pone i seguenti obiettivi:



- migliorare l'accessibilità, la sicurezza e la protezione per tutti;



- ridurre l'inquinamento, le emissioni di gas a effetto serra e il consumo di energia;



- migliorare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci;



- contribuire a migliorare l'attrattiva e la qualità degli spazi pubblici.

L'obiettivo generale di questo approccio è quello di **creare un sistema di trasporto urbano** tenendo conto di tutti i mezzi di trasporto, nonché delle funzionalità urbane e degli obiettivi di sviluppo.

#### Unire le forze

Molto spesso, nello sviluppo e nell'implementazione dei PUMS si identificano diverse sfide

e ostacoli comuni. Uno di questi è legato alla scala territoriale. Infatti, la scelta del perimetro di attuazione del PUMS è un fattore determinante. Considerare il sistema di mobilità in modo globale e integrato è particolarmente importante e il perimetro di attuazione è spesso la scala strategica dell'area urbana o metropolitana, caratterizzata dalla sua continuità e definita da scambi quotidiani intercomunali. La scala del PUMS dovrebbe considerare la realtà quotidiana per raggiungere soluzioni efficienti.

#### Principali ostacoli

I principali ostacoli allo sviluppo dei PUMS nelle città "meno avanzate" d'Europa riguardano principalmente attitudini (pianificazione orientata all'auto, mancanza di impegno politico), risorse, quadro istituzionale e giuridico (frammentazione delle responsabilità) e procedure (mancanza di dati e monitoraggio, difficoltà nella creazione della partecipazione delle parti interessate e coinvolgimento dei cittadini - Tomasoni L., CODATU, 2017).

## 2.3 PUMS IN EUROPA

[Matilde Chinellato]

Il PUMS come strumento di pianificazione strategica per le autorità locali

Con l'adozione dell'*Urban Mobility Package* nel 2003, il concetto di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è stato promosso come strumento di pianificazione strategica per le autorità locali e utilizzato per favorire lo sviluppo equilibrato e l'integrazione di tutti i mezzi di trasporto, incoraggiando, al contempo, il passaggio a mezzi di trasporto più sostenibili.

Obiettivi europei

I PUMS possono aiutare a raggiungere efficacemente gli obiettivi fissati dall'UE per i prossimi anni, tra i quali: aumentare il numero di veicoli elettrici e i punti di ricarica entro il 2020; eliminare gradualmente le auto alimentate convenzionalmente nei centri cittadini entro il 2050; migliorare la qualità dell'aria riducendo del 60% le emissioni nocive prodotte dai trasporti entro il 2050; dimezzare il numero di decessi per incidenti stradali tra il 2010 e il 2020. A tale fine, i PUMS sono strumenti che favoriscono il raggiungimento di un'offerta armonizzata e integrata di trasporto alternativo, potenziando l'accessibilità per tutti i mezzi di trasporto, riducendo le emissioni

di inquinanti atmosferici nocivi e l'inquinamento acustico negli ambienti urbani, facendo miglior uso dello spazio pubblico agevolando la mobilità attiva, migliorando le operazioni di consegna nelle aree urbane e regolando l'accesso al traffico privato (Chinellato M., Staelens P. et al. 2017).

Sviluppare i PUMS

Mentre alcuni Stati Membri avanzati dispongono già di un quadro politico stabilito per sostenere la pianificazione urbana della mobilità sostenibile (Francia, Slovenia e Italia), altri paesi si stanno muovendo sempre più verso tale approccio (come Spagna, Portogallo, Croazia e Grecia) e un terzo gruppo di paesi non ha ancora adottato un PUMS. Tuttavia, la situazione è persino più complessa, come schematizzato approssimativamente: ad esempio, in alcune regioni la situazione è sostanzialmente diversa dal resto del Paese, come nel caso della Catalogna in Spagna, il cui quadro politico di sostegno al PUMS è più avanzato rispetto alle altre regioni spagnole (Thomas D. et al. 2018).



- Paesi prosperi
- Paesi prosperi e che promuovono PUMS
- Paesi che promuovono i PUMS



Veicoli elettrici



Auto ad alimentazione  
convenzionale



Emissioni nocive



Decessi

I PUMS in  
numeri

Da uno studio condotto nel 2017, sono in totale 1.000 i PUMS adottati in Europa. I principali contribuenti sono i Paesi in cui l'adozione di un PUMS è obbligatoria per legge o sostenuta da incentivi significativi. Tre Paesi - Belgio (Fiandre e Vallonia), Francia e Spagna (Catalogna) - rappresentano la metà di tutti i PUMS adottati in Europa. Rispetto alla situazione nel 2013, il numero totale di PUMS adottati è aumentato da 800 a 1.000, con importanti contributi da Romania, Slovenia e Svezia; anche il numero di PUMS in fase di redazione è aumentato da 160 a 350. Tra i 1.000 PUMS adottati, 290 sono piani di seconda o terza generazione. Le città pionieristiche e che hanno già sperimentato questo strumento, situate in 12 paesi o regioni, hanno un ruolo significativo da svolgere a livello nazionale attraverso la condivisione della loro esperienza con le altre città che si stanno approcciando ai PUMS e nel testare e consolidare la metodologia dei PUMS nazionale.

PUMS:  
obiettivi e  
ostacoli

Esistono numerosi fattori che spingono le città a sviluppare un PUMS: disponibilità di finanziamenti nazionali; obiettivi di riduzione di emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento atmosferico nonché

sfide riguardanti la salute, la congestione, la sicurezza, l'inclusione e integrazione sociale, il sostegno politico e pubblico e la maggiore attrattività urbana. Tuttavia, molte città in Europa devono ancora affrontare degli ostacoli all'elaborazione e all'attuazione dei PUMS sia a livello nazionale che regionale. In genere, tali ostacoli sono riconducibili alla difficoltosa cooperazione intergovernativa tra i diversi livelli (locale, regionale e nazionale); alla mancanza di sostegno delle politiche nazionali e di un quadro normativo adeguato; alla mancanza di volontà politica; alla mancanza di capacità di stabilire le priorità nell'attuazione delle misure - in modo che siano in linea con il concetto di PUMS - con le risorse disponibili (che sono spesso limitate); alla mancanza di dati e di esperienza nelle attività di valutazione e monitoraggio.

Documento  
program-  
matico per  
l'integrazione  
dei PUMS

Gli Stati Membri svolgono un ruolo chiave per contrastare questi ostacoli e per potenziare l'adozione dei PUMS. Gli Stati Membri, ad esempio, possono sviluppare o rafforzare la dimensioni giuridica e di *governance* del quadro nazionale per la mobilità urbana - per migliorare sia l'integrazione verticale (tra i diversi



CITTÀ CHE  
STANNO  
ELABORANDO  
PUMS

19

7

2011

2017

2013

160

2017

350

290

CITTÀ  
CHE STANNO  
ELABORANDO  
UN PIANO  
DI 2° E 3°  
GENERAZIONE

PUMS  
ADOTTATI

2013

800

2017

1000

PAESI CON UN  
QUADRO STRUTTURATO  
DI PIANIFICAZIONE  
TRASPORTISTICA



livelli amministrativi) sia l'integrazione orizzontale (tra i diversi settori). Gli Stati Membri possono integrare la pianificazione urbana della mobilità sostenibile nei documenti strategici nazionali come strategia di sviluppo sostenibile, ad esempio come indicatore o obiettivo politico. In tal modo sottolineano il contributo della mobilità sostenibile nel raggiungimento di obiettivi e traguardi di politica nazionale più ampi, come quelli relativi alla protezione dell'ambiente, alla salute, all'inclusione sociale e alla sicurezza. Inoltre, gli Stati Membri possono fornire un quadro metodologico adattato al contesto nazionale, comprendendo le migliori pratiche del paese, gli orientamenti e gli strumenti di monitoraggio e valutazione. Infatti, la valutazione dei processi di pianificazione dei trasporti e l'impatto dei PUMS è raramente condotta sistematicamente e rimane una priorità bassa nella maggior parte delle città dell'UE.

*Capacity building*

Gli studi hanno dimostrato che anche le città con alle spalle già un'esperienza di PUMS hanno bisogno di supporto in settori quali la valutazione dei trasporti,

lo sviluppo di indicatori, la raccolta di dati, nonché in nuovi ambiti di politica della mobilità, come la logistica urbana, la mobilità condivisa, l'uso dello spazio pubblico e l'automazione. Programmi di *capacity building* e opportunità di finanziamento sia nazionali che europee dovrebbero concentrarsi su questi aspetti. (Chinellato M., Thorsten K., Stefan W., 2018)

*Condividere l'esperienza*

D'altro canto, le città con esperienza nello sviluppo e nell'attuazione di PUMS rappresentano dei partner preziosi per sensibilizzare e condividere le migliori pratiche e metodologie a livello nazionale. Network tra città e progetti dell'UE possono aiutare a facilitare questa condivisione delle conoscenze. L'apprendimento *peer-to-peer* e lo scambio diretto sono metodologie molto apprezzate dalle città e dovrebbero essere sempre più utilizzate per favorire lo scambio di conoscenze in ambito europeo.

*Incentivi finanziari*

Il finanziamento è un altro fattore cruciale nel promuovere l'adozione dei PUMS in tutta Europa. Gli Stati Membri e l'Unione Europea dovrebbero rendere disponibili finanziamenti specifici per lo sviluppo e



gli aggiornamenti dei PUMS. Questa esigenza è stata chiaramente espressa dalle città di diverse località e di varie dimensioni. È inoltre fondamentale incentivare l'aggiornamento degli PUMS esistenti: tali supporti finanziari dovrebbero essere destinati alle città per favorire la loro transizione verso piani di seconda generazione, creando canali di finanziamento dedicati. Questo finanziamento, se garantito e sostenibile nel tempo, consentirebbe di aumentare la visibilità e l'efficienza del supporto alle città per un periodo di tempo.

Supporto per  
attuazione e  
monitoraggio

Inoltre, il sostegno finanziario e altre tipologie di incentivi dovrebbero mirare anche all'ultima fase del ciclo dei PUMS, al fine di facilitare l'attuazione effettiva delle misure contenute nel piano d'azione del PUMS. Gli Stati Membri potrebbero inoltre fare in modo che la ricezione di finanziamenti per i PUMS dipenda dall'adozione di questi ultimi. Questo permetterebbe la diffusione dei PUMS a patto che venga fornito un supporto per la sua elaborazione e il monitoraggio della sua qualità, in modo da evitare che i PUMS vengano creati al solo scopo di ottenere dei fondi.

PUMS  
"dal basso"

Infine, gli studi hanno dimostrato che esiste un grande potenziale per favorire la diffusione

dei PUMS aumentando la consapevolezza dei problemi relativi alla mobilità urbana - ad es. qualità dell'aria, emissioni sonore, sicurezza stradale o problemi di parcheggio - tra il pubblico, i politici e le amministrazioni cittadine: ciò contribuirà a coalizzare le volontà di tutti. Coinvolgere i cittadini in un processo di sviluppo e co-creazione trasparente dei PUMS, così come mostrare evidenze specifiche sui benefici delle misure di mobilità sostenibile (es. per il commercio e le imprese della città), è la chiave per far comprendere i vantaggi connessi all'adozione del PUMS.

Estensione  
delle linee  
guida dei  
PUMS

Tuttavia, le attuali linee guida ai PUMS richiedono un ripensamento e un'estensione per tre principali motivi:

1. la ricchezza di buone pratiche sui PUMS realizzati negli ultimi anni;
2. altri materiali di indirizzo sviluppati nell'ambito di PUMS finanziati a livello nazionale ed europeo;
3. i nuovi sviluppi della mobilità (tecnologie emergenti, nuove sfide e opportunità politiche).

Ecco perché la Commissione Europea ha lanciato la fase 2.0. dei PUMS.

## 2.4 LE PRINCIPALI SFIDE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE CITTÀ MED

[Silvio Nocera / Olga Irranca Galati]

### I Pilastri della sostenibilità

La sostenibilità è composta da tre pilastri, quello economico, quello sociale e quello ambientale, che dovrebbero essere considerati con attenzione e che non possono essere ignorati quando si utilizzano fondi pubblici. Anche se parliamo di sostenibilità dei trasporti dovremmo fare riferimento a questi pilastri.

### 27% dei gas a effetto serra prodotto dai trasporti

Poiché il settore dei trasporti è responsabile in Europa di circa il 27% delle emissioni totali di gas a effetto serra, è chiaro che una delle principali sfide per l'UE nei prossimi anni è quella di ridurre tali emissioni.

### Esternalità negative

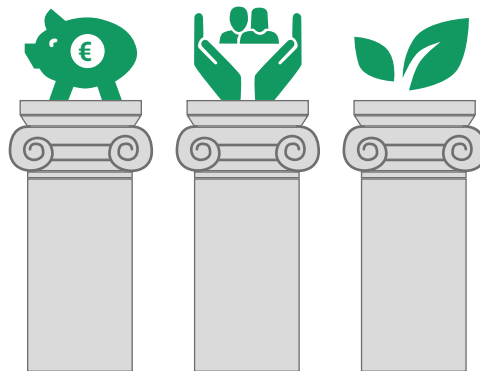
Tuttavia, questo fattore è responsabile anche di altri impatti, come l'inquinamento atmosferico e acustico, i tassi di incidenti e di congestione, che influiscono negativamente anche sul piano economico e sociale. Pertanto, la questione di come **migliorare la mobilità, e allo stesso tempo ridurre tutte queste esternalità negative**, è una sfida comune

### La sfida nelle città MED

per tutte le principali città d'Europa. In questo contesto, le città MED devono affrontare la stessa sfida in un contesto specifico - l'area del Mediterraneo - che implica maggiori difficoltà da diversi punti di vista.

### Il contesto dell'Area MED

Per scoprire quali sono le specifiche sfide per la mobilità sostenibile nell'area MED, dovremo partire da un'analisi generale del contesto ambientale, sociale ed economico del bacino del Mediterraneo.





La stretta relazione tra aree costiere e aree interne caratterizza in maniera particolarmente significativa l'ambiente mediterraneo. Anche se non tutte le città MED sono uguali, e possono variare a seconda della posizione geografica, del contesto morfologico, dello sviluppo urbano e delle attività, possiamo facilmente identificare tre principali caratteristiche rappresentative dell'area MED. Queste caratteristiche possono rendere più difficile affrontare le sfide, ma devono essere prese in considerazione durante l'implementazione di qualsiasi piano sostenibile o politica di trasporto.

### **Le tre principali caratteristiche delle città MED sono:**

#### **Struttura urbana**

La struttura urbana delle città MED è stata fortemente influenzata dal mare e da tutte le attività a questo correlate. Oggi ciò che resta delle antiche attività legate al mare (ad es. pesca o scambi commerciali) è una struttura urbana caratterizzata da stradine e piccole piazze. Questo vale anche per quelle

città che non si sono sviluppate lungo il mare, ma condividono gli stessi schemi spaziali - generalmente stretti e poco adatti all'avvento delle automobili. Il bacino del Mediterraneo ha molte più città di questo tipo rispetto a qualunque altra area europea.

#### **Patrimonio storico e culturale**

Un forte legame con le attività marittime e portuali implica un'influenza significativa da parte di diverse culture e gruppi etnici.

Lo sviluppo di una rete di scambi interconnessi ha determinato la proliferazione di diversi stili artistici e architettonici, nonché lo sviluppo di un importante patrimonio culturale nel mondo.

#### **Fragilità ambientale e alta biodiversità**

È noto che il bacino del Mediterraneo, una delle più grandi eco-regioni, è tra i più importanti ecosistemi del mondo per la sua ricchezza di biodiversità.

Questa condizione lo rende anche uno dei più vulnerabili.



**Forma urbana** Se alcuni di questi aspetti possono essere considerati punti di forza da una prospettiva sociale e ambientale, da un altro punto di vista altri aspetti potrebbero anche essere visti come punti deboli e limitanti per i trasporti. **L'antica forma urbana è difficile da adattare all'attuale sistema di trasporti** e la mancanza di spazio disponibile è incompatibile con la mobilità basata sull'uso delle automobili. Ciò nonostante, lo sviluppo di tipologie di trasporto più sostenibili potrebbe risultare comunque di difficile adozione in queste aree, come accade, ad esempio, per la mobilità ciclabile.

**Procedure complesse** Confrontiamo la costruzione di una pista ciclabile nel contesto di un piccolo villaggio mediterraneo o nel centro storico di una città MED rispetto a una città contemporanea nel Nord Europa. Nel primo caso, la quantità di esigenze di progettazione, lavoro e burocrazia sarebbe significativamente più elevata, il che implica possibili ritardi e difficoltà nell'attuazione di molte delle nuove misure e tecnologie sviluppate in tutto il mondo.

**Patrimonio culturale e ambientale e vincoli** Strettamente connesso alla struttura urbana della città è il patrimonio culturale. **L'alto valore dell'eredità architettonica impedisce qualsiasi cambiamento sostanziale nella forma**

**urbana** e potrebbe costituire un ostacolo alla progettazione di nuove strategie. Infine, **l'ambiente vulnerabile e l'alta biodiversità costantemente minacciati dalle esternalità negative dei trasporti** potrebbero costituire un ostacolo allo sviluppo di una rete integrata e inter-operabile, in quanto riducono il numero e la tipologia di progetti o iniziative che possono essere attuate.

**Crescita turistica** Il livello di difficoltà nel ridurre le esternalità negative dei trasporti è fortemente amplificato da un altro fattore: la crescita del settore turistico. **Queste città sono caratterizzate da intensi flussi turistici** che negli ultimi 20 anni sono notevolmente aumentati. La forma urbana, l'alta qualità della biodiversità e la rilevanza del patrimonio culturale rendono queste destinazioni più attraenti, ma allo stesso tempo vulnerabili. Una città MED dovrebbe prevedere soluzioni sia per quanto riguarda gli spostamenti ordinari di una città standard (lavoro, tempo libero, istruzione, ecc.) sia inerenti ai flussi turistici. Soprattutto **in alta stagione, essa deve far fronte a un aumento doppio o addirittura triplo della popolazione con conseguenze ovvie in termini di congestione e inquinamento atmosferico.**

Questa tendenza generale è sottolineata dalle scelte individuali di turisti e residenti che preferiscono, per la maggior parte, veicoli privati. Le ragioni di tali scelte di comportamento insostenibili possono essere il risultato di una generale mancanza di risorse pubbliche (o di un uso inefficiente delle stesse) nell'adozione di soluzioni di trasporto innovative, volte a promuovere scelte sostenibili; può, inoltre, essere dovuto a una mentalità non aperta al cambiamento e resistente all'uso di mezzi di trasporto collettivi e sostenibili; ancora, in alcuni casi, può essere dovuto ad ostacoli geomorfologici e climatici.

Rendere il  
trasporto  
turistico più  
sostenibile

Considerando la crescente importanza dell'industria turistica nell'economia europea e la sua dipendenza dal sistema dei trasporti, una delle principali sfide delle nostre città urbane MED sarà quella di rendere il trasporto turistico più sostenibile. Il turismo stesso potrebbe svolgere un ruolo strategico nel promuovere nuovi sistemi di trasporto sostenibili sia per i turisti che per i residenti. Tutti quegli elementi che connotano le città MED possono essere visti come opportunità

per incoraggiare misure che rispettino fortemente il patrimonio culturale e architettonico, che si adattino alle antiche forme urbane e che scongiurino la distruzione di quell'alta biodiversità tipica del bacino del Mediterraneo.

**Il futuro** Nel futuro, abbiamo bisogno di soluzioni di trasporto che consentano a persone e merci di spostarsi rapidamente e in sicurezza in un ambiente fragile, senza inquinarlo ulteriormente. Abbiamo bisogno di piani e strategie di trasporto che incoraggino schemi di mobilità condivisi sia per i turisti che per i residenti.

È necessario un sistema di trasporto integrato e multi-modale per la futura mobilità urbana che sia meno inquinante e attento alle esigenze del nostro patrimonio culturale e dei suoi abitanti. Ultima, ma altrettanto importante, sarà la sfida di implementare tutte queste soluzioni sostenibili in un contesto caratterizzato da minori risorse pubbliche e da una comunità meno incline - per ragioni storiche, culturali e climatiche - a cambiare le proprie abitudini di modalità di trasporto.





3.

# COINVOLGI- MENTO DEI CITTADINI



## 3.1 QUADRO TEORICO

[Alberto Rossini]

Il ruolo  
importante  
di politiche e  
progetti

L'obiettivo dell'UE per i prossimi anni in materia di mobilità è chiaro ed evidente: aumentare la percentuale di mobilità dei trasporti pubblici, nonché la mobilità a piedi e in bicicletta. Non si tratta solo di una questione di qualità dell'aria e dell'ambiente, ma anche di caratteristiche dello spazio urbano e di vivibilità dei luoghi in cui viviamo, lavoriamo e ci muoviamo nel nostro tempo libero. Non solo è necessario migliorare i centri storici, dove la bellezza dei siti e il senso di appartenenza svolgono già un ruolo importante, ma le politiche e i progetti devono anche misurarsi con le aree periferiche *"meno ricche di attrattiva ma più ricche di possibilità di reinventare collettivamente l'uso degli spazi."*

Al centro  
dei PUMS le  
persone e i  
loro bisogni

La maggior parte dei Comuni che hanno già approvato i propri PUMS hanno incentrato il raggiungimento degli obiettivi sulle persone, le loro esigenze e comportamenti quotidiani come esortato nelle linee guida ELTIS *"Standard di sviluppo di un piano d'azione sui PUMS"*,

Strategie  
per cittadini  
e turisti  
all'interno dei  
PUMS

nelle quali si raccomanda *"il coinvolgimento delle persone come parte della soluzione: elaborare un PUMS significa appunto pianificare per le persone"*.

Modalità di  
trasporto  
sostenibili

Questa strategia è valida per i residenti e turisti che visitano le città europee, in quanto si può, in ultima analisi, affermare che i turisti non sono altro che *"residenti temporanei"*.

Inoltre, data la loro familiarità con i luoghi che visitano, è indispensabile prestare attenzione alle loro esigenze. Al fine di evitare l'impatto negativo del turismo sulla mobilità sostenibile è necessario garantire modalità di trasporto a basse emissioni di carbonio, che non danneggino l'ambiente o la qualità urbana. Solo la presenza di un complesso e articolato sistema di proposte di mobilità sostenibile, può consentire alle persone di vivere in città dove muoversi è facile, *friendly*, rispetta l'ambiente e la qualità della vita.



**Il problema: la "supremazia" delle auto** È risaputo che le automobili inquinano e, nonostante le diverse opzioni disponibili in termini di alimentazione (metano, elettrico, idrogeno, GPL, e altri), sappiamo altrettanto bene che le persone non possono vivere senza le loro auto personali, soprattutto nelle città compatte ma estese, che determinano dispersione del tessuto urbano e difficoltà di gestione dei servizi, a cominciare dai trasporti pubblici.

**Come fornire soluzioni** Una **rete efficace di trasporto pubblico** dovrebbe essere in grado di mettere insieme i diversi punti di interesse urbani (uffici pubblici e privati, scuole, ospedali, luoghi di lavoro, ecc.) ed essere di facile utilizzo, comprensibile, comoda e caratterizzata da orari ben cadenzati: è importante che le informazioni su orari, frequenze, ritardi o deviazioni siano indicate in tempo reale agli utenti. Peraltro le tecnologie attuali, le **piattaforme digitali e i Big Data**, aiutano in modo evidente a fornire servizi efficienti e continui.

Il **piano della ciclabilità** deve essere progettato per facilitare il movimento, organizzato e disegnato come una rete. Anche in questo caso, la comunicazione

e una segnaletica dedicata ben visibile forniscono il sostegno necessario, sia per i residenti che per i turisti. Oggi, infatti, la crescente diffusione del classico **bike sharing** o del **free floating per biciclette e e-scooter**, è estremamente utile ai residenti per vivere e muoversi all'interno delle città in modi innovativi. La stessa considerazione dovrebbe essere fatta per i pedoni, e infatti molte città stanno pensando a progetti e **mappe per l'orientamento urbano**, al fine di rendere i percorsi più sicuri.

**Utenti vulnerabili** La questione della sicurezza si ripresenta quando si esaminano gli utenti vulnerabili, come ad esempio i bambini o le persone con disabilità fisiche e mentali. In molte città si lavora per **consentire ai bambini di giungere a scuola in modo più indipendente**, grazie a percorsi specifici o creando **aree car-free** nella vicinanza delle scuole. Tutte queste misure mirano a favorire una mobilità attiva e consapevole. In Italia, questa esperienza è nota come **"Piedibus"** e rappresenta un'innovazione positiva per un paese non così abituato a dare ai bambini un notevole grado di autonomia.

Comunicare  
un futuro  
migliore

Sicurezza significa anche disporre di aree libere dalle auto, **isole pedonali, zone a traffico limitato**, aree per la mobilità attiva e non inquinante, che possono essere realizzate con un budget ridotto, purché si accetti e si favorisca l'incontro con i cittadini che vivono in queste aree, per condividere con loro le soluzioni da adottare. Ciò che più conta è quello che accade prima di realizzare le opere pubbliche, ossia l'avere un sistema di progettazione, un quadro generale della città, dei luoghi e di come i cittadini possono spostarsi. È questo il disegno strategico che deve essere elaborato e condiviso con i cittadini attraverso un vero processo partecipativo, non solo formale, ma sostanziale e concreto, talvolta anche difficile ma sempre necessario. La mobilità sostenibile può essere realizzata solo attraverso un progetto strategico dove la coerenza delle scelte, nel tempo e nello spazio, deve essere un valore forte, da rispettare sempre.

Migliore  
governance

Va evidenziato che spesso questi temi non possono essere indipendenti da una *governance* più ampia. La dimensione del piano urbano può essere parziale nel pianificare la rete di mobilità e il suo funzionamento se è limitata alla scala urbana. Talvolta, infatti, la dimensione più utile è quella delle "aree urbane

funzionali", dove i diversi organi amministrativi pianificano le loro scelte insieme. Un altro punto importante è che i Paesi devono fornire **agevolazioni fiscali e misure regolamentari adeguate a sviluppare un modello di mobilità sostenibile** con un basso impatto sull'ambiente e realmente orientato alla qualità della vita delle persone. Questo è, ad esempio, il caso dei benefici per la mobilità elettrica o il bonus per andare a lavorare in autobus o in bicicletta.

Monitoraggio  
e risorse  
finanziarie

È fondamentale considerare l'importanza di svolgere attività efficaci e periodiche volte a monitorare i risultati conseguiti. Solo in questo modo, sia i responsabili delle decisioni sia i cittadini sapranno se e come gli obiettivi stabiliti dal PUMS vengono raggiunti e quali sono le azioni correttive da adottare. Il fatto che le persone siano al centro dei sistemi urbani permette loro di vivere meglio *"la seduzione dei luoghi"* (J. Rykwert), specifica in ciascuna città. A tal fine, è necessario contare su risorse finanziarie, agenzie e uffici di mobilità, che devono essere dotati di conoscenze specifiche ed essere in grado di interagire funzionalmente con la pianificazione territoriale e urbana. La mobilità sostenibile è un sistema e, per essere tale, deve essere parte della pianificazione strategica di una città o, ancor meglio, di un complesso sistema urbano.

## 3.2 PROMOZIONE E COMUNICAZIONE

[Alberto Rossini]

Comunicazione  
& interazione

Un'attività di comunicazione e promozione mirata e attenta può contribuire in modo significativo all'attuazione di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile. Da un lato, è necessario spiegare in che modo **il piano può concorrere a migliorare la mobilità e, più in generale, la qualità della vita dei cittadini**; dall'altro, la comunicazione ha un ruolo fondamentale nell'interazione con i vari *stakeholder* che contribuiscono all'attuazione del piano. Da questo punto di vista, diventa necessario sviluppare azioni di comunicazione riguardanti sia le strategie generali dei PUMS, sia i singoli piani d'azione, quelli che più influiscono sulla vita quotidiana di ogni cittadino.

Comunicazione  
ex-post

Se la comunicazione fa già parte del processo di elaborazione del documento di Piano, essa deve continuare anche quando il piano è approvato, perché è essenziale mantenere canali aperti di comunicazione con i cittadini. La strategia di comunicazione deve essere il "manometro" dell'attuazione del piano.

Le relazioni  
sono essen-  
ziali

È nella relazione con i cittadini che si gioca il successo delle azioni del Piano. È la credibilità della pubblica amministrazione ad essere in gioco. In effetti, alcuni partner dei progetti MED hanno suggerito che occorre dimostrare visibilmente che i funzionari della pubblica amministrazione sono personalmente coinvolti, che sono state assunte responsabilità specifiche. Ciò significa stabilire un rapporto di fiducia e **stipulare un patto tra i decisori politici e i cittadini, ciascuno dei quali può esprimere i propri bisogni e desideri** rispetto al modo in cui la città viene vissuta.

Modo di  
comunicare

La comunicazione interpersonale svolge, quindi, un ruolo decisivo nell'instaurare un livello di empatia nella partecipazione che può diventare una delle chiavi del successo del Piano. Quindi, la comunicazione non può essere un focus solo nella fase iniziale, ma deve essere trasversale e permanente, nascere insieme con la formazione delle linee guida, proseguire nel tempo e accompagnare il piano, sia nella fase di attuazione che in quella di monitoraggio.

PROGETTO

...IDEA...



Obiettivi  
comuni per  
una mobilità  
migliore

La preparazione di *report* periodici sull'attuazione del Piano può contribuire a dimostrare in che modo i PUMS possono concorrere gradualmente a **creare una migliore mobilità delle persone e dell'ambiente urbano, individuando i benefici conseguiti**, come e in quale periodo sono stati raggiunti e quello che resta da fare.

Forme  
diverse di  
coinvolgimento

A seconda della natura degli *stakeholder* e dei livelli territoriali coinvolti si possono sviluppare diverse forme di coinvolgimento, legate a **singoli interventi o strutturate intorno a strategie a lungo termine. Ciò può anche dare vita a un percorso di partecipazione permanente** che colleghi l'elaborazione del Piano alla sua attuazione, favorendo un approccio diverso alle problematiche, in relazione ai diversi gradi di specializzazione dei vari *stakeholder*, come ad esempio: esperti e tecnici del settore, rappresentanti delle istituzioni, rappresentanti dei media, per non parlare dei cittadini. Il tema della comunicazione merita un'analisi comparativa allo scopo di individuare le migliori strategie possibili per incoraggiare lo sviluppo di azioni

Il ruolo dei  
*social media*

In tutti i progetti esaminati un ruolo significativo è assunto dalla comunicazione attraverso i *social media*. Non può essere altrimenti. I canali social (*Facebook, Twitter, Instagram* e tutti gli altri) assicurano una **comunicazione immediata, veloce, capace di raggiungere**, se non tutti, certamente ampie fasce di cittadini, nelle loro varie articolazioni. Inoltre, essi **garantiscono agli utenti la possibilità di risposta, di interagire immediatamente**, di segnalare tempestivamente situazioni critiche e punti di disaccordo con la pubblica amministrazione. Naturalmente non basta affidarsi ad un unico strumento per comunicare bene ed efficacemente. Infatti, dai progetti MED emerge chiaramente che sono stati utilizzati in modo efficace molteplici canali di comunicazione: **conferenze stampa, workshop, eventi, spettacoli teatrali** e altre performance, come l'arte della sabbia nel caso del progetto *LOCATIONS*.



Trovare le  
parole chiave  
corrette

Un altro punto critico è che, per avere successo, **il Piano deve essere "raccontato" con una narrazione accattivante, capace di coinvolgere le persone**, facendo loro comprendere i benefici e i vantaggi individuali che si possono ottenere: dal risparmio di tempo per recarsi al lavoro/a scuola alla maggiore sicurezza stradale, dalla riduzione dell'inquinamento atmosferico al contenimento di quello acustico, fino al recupero di spazi urbani per giocare o trascorrere il tempo libero in spazi piacevoli e confortevoli all'interno dei quartieri. Mentre, insieme agli **stakeholder** e ai partecipanti alle varie iniziative di lavoro, è necessario trovare le parole chiave giuste, corrette e coinvolgenti. Questo è ciò che il progetto **CAMP-SUMP** dichiara molto chiaramente quando afferma che, **identificando le parole chiave, il successo è garantito sia in termini di comunicazione interna tra i partner che di comunicazione esterna** dei risultati del progetto.

Il desiderio  
di migliorare  
la nostra vita  
quotidiana

È vero che stiamo parlando di un Piano che deve occuparsi di molti aspetti tecnici: geometria stradale, mezzi di trasporto, orari, viaggi, ecc. Tuttavia, è molto improbabile che le persone possano cambiare le loro abitudini per delle ragioni tecniche. È quindi sui bisogni e sui desideri che dobbiamo concentrarci; in

breve, su ciò che migliora la nostra vita, la nostra vita quotidiana. Andare in bici può farci risparmiare tempo e forse aiutarci a restare in forma e ad avere un maggiore benessere individuale.



*Quanto più gli interventi che ci si propone di attuare si pongono l'obiettivo di modificare le abitudini di mobilità dei cittadini, tanto più diventa necessaria l'attività comunicativa: modificare le abitudini richiede argomentazioni chiare e inequivocabili, motivazioni sufficientemente solide e una road map affidabile per l'attuazione del cambiamento."*

*[Emilia Romagna - Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L.R. 10/2017) in coordinamento con il Progetto Life integrato Prepair, maggio 2019]*

Enfatizzare i vantaggi

Questo punto, esplicitato dalla Regione Emilia-Romagna nel presentare le sue linee guida per la mobilità ciclabile, è particolarmente importante. Peraltro, la promozione della mobilità sostenibile può avvenire sottolineando i vantaggi

Prevedere un budget per la comunicazione

di camminare o andare in bicicletta per il benessere del corpo e per rimanere in salute. Questi **vantaggi possono essere efficacemente comunicati, soprattutto identificando con precisione i vari target** a cui indirizzare la comunicazione e la promozione: i bambini, gli anziani, le persone con stili di vita sedentari, i malati cronici e altri.

Infine c'è il tema delle risorse, che devono essere programmate organicamente nell'ambito dell'elaborazione del Piano o, ancor meglio, essere previste in relazione a ogni singola azione all'interno del piano. Qualsiasi azienda o organizzazione che si rispetti pianifica la comunicazione nel suo bilancio come elemento fondamentale della propria attività; un'amministrazione pubblica deve fare lo stesso se vuole raggiungere obiettivi precisi come nel caso del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, che non guarda alle automobili o alle strade, ma alle persone. Di conseguenza, l'elemento della comunicazione non può essere semplicemente "un'aggiunta", ma deve essere un elemento essenziale della strategia. I progetti MED sembrano indicarlo molto chiaramente.



**ELISA DRUDI**

Educatore sociale, giornalista, *video editor*, co-fondatore e amministratore della *community Rimini Loves Bike*.



# LA COMUNICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DAL PUNTO DI VISTA DEI GIOVANI

---

## Sensibilizzare sulla mobilità sostenibile

Se qualche anno fa si fosse chiesto a qualcuno di esprimere un'opinione sul rapporto tra i giovani e i temi della mobilità sostenibile, probabilmente la risposta non sarebbe stata molto entusiastica. Tuttavia, negli ultimi anni si è assistito ad un fiorire di movimenti che nasce da una sempre maggiore consapevolezza da parte dei giovani: una consapevolezza nata sui banchi di scuola, attraverso i *social network* e anche tra le *chat* su *WhatsApp*.

## Nuovi modi di comunicare

Questo perché quegli strumenti di comunicazione, così demonizzati dagli adulti, sono in realtà diventati un canale importante per trasmettere messaggi sociali. Infatti, molti giovani costruiscono idee e sviluppano nuove prospettive per una città più consapevole e per una più consapevole nazione ed Europa. Un'Europa fatta di giovani attenti, coinvolti nella vita pubblica

e consci della necessità di un cambiamento di marcia, che coinvolga in primis loro stessi nelle loro azioni quotidiane.

## Dal mondo online al mondo offline

Questi movimenti sono passati lentamente da **media online** a **offline**, attraverso proposte che sono diventate concrete e tangibili e che sono state viste con gli occhi degli adulti in modo diverso; proposte che sono state presentate a tanti cittadini inconsapevoli dei problemi legati all'ambiente, all'inquinamento e alla mobilità sostenibile.

## Scegliere la bicycle

Scegliere di usare una bicicletta rispetto a un'auto può essere semplicemente la cosa più banale che viene in mente, eppure, anche se sembra ovvio, molti adulti, ancora oggi, faticano a comprenderne il valore. Fortunatamente, però, ci sono molti giovani che hanno colto questo messaggio.

Godere degli  
eventi per  
godere della  
sostenibilità

È evidente come si stiano moltiplicando i movimenti che propongono iniziative per pulire le spiagge e i parchi da rifiuti lasciati abbandonati, o *biciclettate* di sensibilizzazione che attraversano la città in un festoso carnevale, attirando l'attenzione su questo mezzo, talvolta sottovalutato ma dalle grandi potenzialità.

Coinvolgere  
i giovani  
nei progetti  
europei

L'aspetto del coinvolgimento dei giovani nei progetti delle amministrazioni o dell'Unione europea, nonostante tutte le tecnologie resta ancora uno scoglio. Vi è spesso una disinformazione generale alimentata dalla scarsa capacità da parte di chi ha il potere di creare un vero legame con i giovani in età scolare o gli studenti universitari che potrebbero essere un motore proattivo del cambiamento.

Quale potrebbe essere la chiave  
di volta di questa "rivoluzione"?

Generare  
connessioni

È importante iniziare a lavorare insieme per colmare questo divario e generare connessioni territoriali reali e concrete perché, senza il coinvolgimento dei cittadini, dei giovani e di coloro che utilizzano i mezzi per muoversi ogni giorno in città, il cambiamento rimane solo sulla carta.

Trovare  
supporto

È fondamentale avere un supporto specifico e mirato per questi temi. Pertanto, ben venga la creazione di uffici pubblici ad hoc: uffici interni all'amministrazione con professionisti che si occupano esclusivamente di questo aspetto.

Collaborare  
con associazioni e  
community

Le associazioni territoriali e le *community* online lavorano quotidianamente per creare processi partecipativi dal basso per costruire un'Europa diversa, ma non possono farlo da sole.

Sinergie per...

È necessaria una sinergia reale e concreta che si sviluppi giorno dopo giorno, grazie a persone che si incontrano e lavorano insieme.

...costruire  
un domani  
diverso

Solo in questo modo è possibile costruire un domani diverso, più attento alle ricchezze che abbiamo intorno.



*La bicicletta è  
una soluzione semplice ad alcuni dei  
problemi più complicati del mondo.*

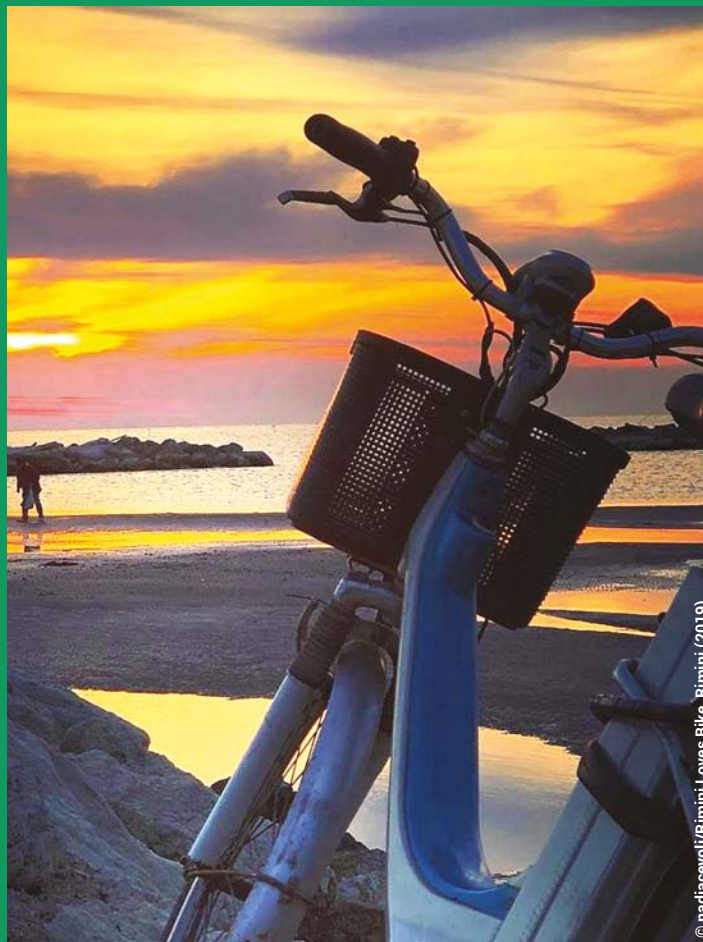
*La bicicletta è la forma più efficiente di  
trasporto umano.*

*Può combattere il cambiamento clima-  
tico, facilitare la congestione urbana, e  
contribuire all'esercizio fisico.*

*Ci unisce  
ma ci permette di scappare.*

*E ci porta in posti  
che non avremmo mai visto  
in nessun altro modo."*

*[Trek Bicycles, 1 World 2 Wheels campagna per la  
promozione della bicicletta alla Trek World Convention  
a Madison, Wisconsin]*



© nadiacevoli/Rimini Loves Bike, Rimini (2019)



## 3.3 PARTECIPAZIONE

[Andrea Conti]

**Introduzione** Per decenni, sia i ricercatori che gli operatori della pianificazione dei trasporti e dell'economia dei trasporti hanno descritto la mobilità come un rapporto tra l'offerta e la domanda di trasporto. In passato, i progettisti e i designer erano soliti trattare la mobilità come una mera questione di traffico, concentrandosi su come risolvere la congestione del traffico o su come fornire abbastanza parcheggi per le auto private. Così facendo, nel processo i bisogni delle persone sono stati irrimediabilmente dimenticati.

**Ogni individuo influisce sulla mobilità**

Ma quello che succede ogni giorno nelle nostre città è che ogni individuo influisce sulla mobilità nelle aree urbane, sia quando esce, sia quando rimane a casa. Fare il pendolare per andare al lavoro, portare i bambini a scuola, ordinare una pizza da asporto, portare a spasso il cane nel quartiere, comprare un libro online, andare in palestra, sono tutti piccoli esempi di come le persone influenzano la mobilità nelle nostre città. **Non solo la cultura del luogo, ma anche l'atteggiamento delle**

**persone caratterizzano il comportamento delle persone in termini di scelta dei mezzi di trasporto. In sostanza, questa scelta incide sulla qualità della mobilità nelle aree urbane.**

**Ma come possono i pianificatori, quando progettano la mobilità in una città, considerare le esigenze di ogni individuo?**

**E come possono influenzare le scelte delle persone quando pianificano il futuro della mobilità nelle città?**

**Coinvolgere le persone**

Il coinvolgimento delle persone fin dalle fasi preliminari del processo di pianificazione sembra aiutare i progettisti ad ottenere una visione globale della mobilità in città. Le **linee guida europee sui PUMS sottolineano l'importanza di coinvolgere le persone nel processo**. La partecipazione dei cittadini e degli *stakeholder*, inclusa nelle linee guida, ha almeno due obiettivi: stabilire una visione comune della mobilità del futuro e condividere il processo decisionale

## SCALA DI PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI



collettivo tra tutti i partecipanti (*Piattaforma europea sui Piani di Mobilità Urbana Sostenibile - ELTIS, 2014*).

Una scala di partecipazione dei cittadini

I PUMS e i progetti GO SUMP a sostegno della mobilità sostenibile propongono **un nuovo modo di progettare la mobilità del futuro, facendo dei cittadini e degli stakeholder i protagonisti del processo di pianificazione**. Secondo la scala della partecipazione dei cittadini di Arnstein, ci sono molti modi per coinvolgere i cittadini nel processo (Arnstein S., 1969). Ogni gradino della scala corrisponde ad un diverso livello di coinvolgimento dei cittadini. Più alto è il livello, maggiore è il potere e la responsabilità dei cittadini nel prendere decisioni autonomamente.

La mobilità è una questione complessa

Non esiste una ricetta fissa per un processo di pianificazione partecipata. La mobilità rappresenta un problema complesso in ogni città e non riguarda solo la popolazione in generale. Infatti, ciascuna delle sue componenti (ad es. trasporto pubblico, trasporto privato, ciclabilità, logistica del trasporto merci, percorribilità) coinvolge anche specifiche categorie della popolazione e degli *stakeholder*.

**Ogni componente della mobilità potrebbe corrispondere a un diverso livello di coinvolgimento degli *stakeholder*.** Il processo partecipativo dovrebbe essere in grado di dare voce a ogni individuo, favorendo i gruppi più deboli.

Approcci alla partecipazione



Come osservato sopra, il livello di coinvolgimento dei cittadini riflette il tipo di processo partecipativo. È possibile definire tre principali tipi di processi:

1. **azioni dall'alto verso il basso**, in cui pianificatori ed esperti si limitano a informare le persone in merito alle decisioni;
2. **creazione di partenariati** tra esperti e *stakeholder* in grado di generare decisioni di pianificazione condivisa;
3. **iniziative dal basso verso l'alto**, in cui la *community* degli *stakeholder* prende l'iniziativa e genera soluzioni con l'aiuto di esperti e facilitatori.

Un manuale dedicato pubblicato sulla Piattaforma ELTIS sui PUMS raccoglie una serie di tecniche e metodi da applicare nelle attività partecipative in ogni fase del processo di pianificazione della mobilità (*Piattaforma europea sui Piani di Mobilità Urbana Sostenibile - ELTIS, 2016*).

Nel capitolo quattro di questo manuale vi sono anche esempi di processi partecipativi realizzati nell'ambito dei progetti GO SUMP.

## Chi sono gli *stakeholder* nel sistema di mobilità di una città?

Noi siamo molteplici "Noi"

Uno *stakeholder* è **ogni individuo o istituzione che riceve o genera un impatto nel sistema di mobilità di una città**, quindi, siamo tutti *stakeholder* in qualche modo. A seconda di come ci muoviamo, rappresentiamo diversi *stakeholder* in momenti diversi: siamo pedoni, quando camminiamo o corriamo in città; ciclisti quando utilizziamo una bicicletta, passeggeri quando utilizziamo il trasporto pubblico, conducenti durante la guida di un veicolo a motore, ecc. "Noi" possiamo essere attività commerciali che attraggono altri "Noi" a seconda di come questi si muovono in città. "Noi" possiamo essere cittadini della nostra città, ma anche cittadini temporanei (turisti) in altre città.

Le persone sono le protagoniste

Quando si pianifica la mobilità in città, i processi partecipativi dovrebbero dare voce a ciascuno dei citati "Noi".



PROGETTISTI E GIOVANI CITTADINI CHE, DURANTE UN WORKSHOP,  
MISURANO LO SPAZIO PUBBLICO A LORO DESTINATO

Categorie come i mezzi di trasporto e i flussi di traffico fanno parte di una pianificazione antica e quantitativa. Oggi "Noi", persone, siamo i protagonisti di un modo di concepire la mobilità innovativo e orientato alla qualità.

**Perché l'autorità pubblica dovrebbe coinvolgere i cittadini e gli stakeholder nella pianificazione del futuro della mobilità in città?**

I problemi  
del processo  
partecipativo

A prima vista, i **processi partecipativi sembrano essere molto costosi**, sia in termini di tempo che di denaro. Inoltre, **possono facilmente sorgere i conflitti tra i diversi stakeholder**. Soprattutto quando si discute di un argomento delicato come la mobilità, tali conflitti potrebbero rappresentare un ostacolo iniziale e i **benefici del coinvolgimento nel processo potrebbero non essere immediatamente visibili**.

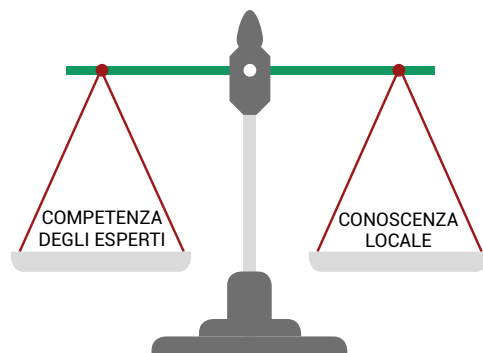
Condividere le  
conoscenze  
degli esperti  
con le  
conoscenze  
locali

Gli esperti sono in grado di applicare le loro conoscenze e di risolvere i problemi di progettazione legati a questioni specifiche e tecniche. Ad esempio, sono in grado di occuparsi di regolamenti e leggi

sul traffico, e di applicare le conoscenze scientifiche in modo quantitativo e obiettivo. Tuttavia, quando si discute del futuro della mobilità è necessario stabilire una visione comune tra cittadini ed esperti. I pianificatori e i responsabili politici possono applicare le loro conoscenze di esperti, ma è necessario includere nel processo le conoscenze locali di ogni *stakeholder*. **La conoscenza locale si basa sull'esperienza quotidiana di ogni individuo/stakeholder.**

Gli obiettivi  
del processo  
partecipativo

Il processo partecipativo mira a condividere le conoscenze degli esperti con le conoscenze locali. **L'equilibrio tra i due tipi di conoscenze mira a garantire l'equità nel processo** ridistribuendo il potere tra i partecipanti.





Le conseguenze del coinvolgimento degli *stakeholder* nei processi partecipativi di pianificazione della mobilità

I **benefici** del coinvolgimento nei processi potrebbero non essere visibili nelle fasi preliminari del processo di pianificazione. I risultati si presentano in momenti diversi a seconda del livello di coinvolgimento degli *stakeholder*. Invitare le persone a partecipare al processo di pianificazione è il primo passo per renderle consapevoli dello stato attuale del sistema di mobilità della città. La partecipazione incoraggerà le persone a sviluppare un interesse per l'argomento. I risultati preliminari emergeranno dal coinvolgimento nel processo decisionale delle conoscenze sia degli esperti che locali, ma i **benefici reali della partecipazione appaiono come un risultato a lungo termine**.

Creare una visione condivisa

La redistribuzione del potere tra gli *stakeholder* accrescerà la consapevolezza tra i partecipanti. **Capacitare le persone significa anche renderle responsabili delle loro decisioni**. Far sì che i cittadini e gli *stakeholder* creino una visione per la mobilità della città del futuro trasformerà quella visione nella "loro" visione

Due tipi di risultati

I risultati di tali processi partecipativi emergeranno principalmente in 2 modi:

- in termini di **obiettivi e azioni di pianificazione**;
- in termini di **cambiamento comportamentale tra le persone**: questo risultato scaturisce da una lunga pratica di azioni partecipative e rappresenta il primo passo verso un cambiamento comportamentale da parte dei cittadini.

Trasparenza

L'autorità pubblica che sceglie di impegnarsi in un processo partecipativo deve anche essere pronta ad accettarne i risultati. Responsabilizzando cittadini e *stakeholder*, i pianificatori e i facilitatori devono essere chiari su ciò che il processo dovrebbe raggiungere, specificando in anticipo il livello di coinvolgimento di ogni *stakeholder*. Con una partecipazione reale, i cittadini controllano il processo e i risultati potrebbero dare esiti imprevedibili. Pertanto, i **pianificatori e i facilitatori dovrebbero mirare a garantire un processo trasparente**, in cui ascoltare le esigenze delle persone e cercano di costruire una visione condivisa della mobilità nella città. **I processi partecipativi dovrebbero continuare durante tutte le fasi di pianificazione** e durante l'evoluzione di ogni azione, con fasi di monitoraggio e valutazione.



4.

# AZIONI E STRUMENTI



## 4.1 LINEE GUIDA PER LA MOBILITÀ

[Peter Canciani]

Lavoro metodologico e pratico

Questo manuale non è stato concepito per essere una mera raccolta di conoscenze o per essere un catalogo di esperienze senza pretese: **è stato fatto un notevole sforzo redazionale per raccogliere ed analizzare in modo analitico una gamma di lavori, metodologie e pratiche realizzate all'interno della *Urban Transports Community* in modo da creare un manuale pratico all'uso: una sorta di antologia per responsabili politici e pianificatori.** Per fare ciò, si è scelto di raggruppare le informazioni in due pilastri complementari: il capitolo 4.2 illustra le politiche legate al tema della mobilità, mentre il capitolo 4.3 contiene alcuni focus relativi alle azioni per la mobilità. Questa struttura consente una lettura "panoramica" (il composto delle politiche, l'assortimento di misure), ma facilita anche l'analisi e le progressioni delle "politiche su misura".

Politiche di mobilità

Il capitolo sulle politiche per la mobilità raggruppa le **conoscenze teoriche maturate dall'UTC**. Il titolo potrebbe essere

fuorviante, poichè fa dedurre che il lettore troverà un elenco di azioni di *policy* già pronte "raccomandate" dall'UTC. In realtà non è così, dal momento che ciò che i progetti condividono è piuttosto una metodologia, o una descrizione sistematica dei processi decisionali che sono alla base della diffusione di misure di mobilità sostenibile. Pertanto, il Capitolo 4.2 fornisce una panoramica su come elaborare scenari futuri, su come sviluppare l'aggiornamento dei PUMS, su come coinvolgere la società civile per sfruttare i fondi per l'implementazione dei Piani e su come dettagliarli o ridimensionarli in funzione di esigenze specifiche. Per sostenere questo approccio orientato al processo, ogni **misura politica** viene anche descritta come il risultato di passi consequenziali.

Azioni sulla mobilità

Il capitolo sulle azioni per la mobilità è uno sguardo su misure concrete che sono state progettate e testate in contesti locali. Vista la varietà di soluzioni adottate dagli *stakeholder* della UTC, queste sono



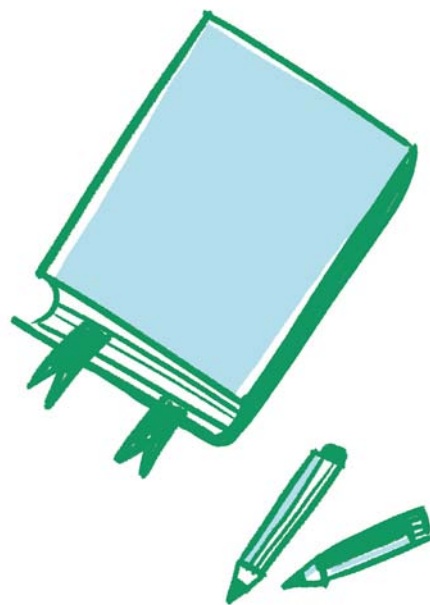


state raggruppate in cinque categorie tipologicamente coerenti: strumenti analitici e informatici per la mobilità sostenibile (IT Tool), infrastrutture ciclabili per la mobilità alternativa, servizi di *sharing mobility* e pianificazione urbana.

**Replicabilità** A differenza dell'approccio standard di scambio di buone pratiche, le politiche e le azioni descritte in questa sezione non devono essere prese come soluzioni già pronte: piuttosto che proporre repliche, **sosteniamo l'ispirazione, la proliferazione e l'assistenza reciproca tra le parti interessate.**

**Struttura delle schede tecniche** Misure politiche e azioni sono riconoscibili attraverso la **banda laterale di colore diverso**, rispettivamente blu e viola, e per ognuna di esse è stata creata una scheda specifica contenente i dati tecnici essenziali per comprendere il *modus operandi* ed i risultati in termini di efficienza ed efficacia. **Nella parte delle metodologie**, a sinistra, vi sono le informazioni di base per comprendere obiettivi e approccio mentre, a destra, vi è la spiegazione descrittiva. **Per agevolare facilmente la ricerca dell'azione di**

**proprio interesse**, è possibile ricondursi alla categoria a sinistra, sopra l'immagine, e quindi leggere il titolo a destra insieme ai riferimenti delle persone responsabili dell'azione: in questo modo, viene messa a disposizione la possibilità di prendere contatti per approfondire ulteriormente le diverse tematiche.







## 4.2 PIANIFICAZIONE E POLITICHE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

4.2.1 *Action plan* per la mobilità nei campus universitari in ambito urbano

4.2.2 Strumenti di *crowd-sourcing* a supporto dello sviluppo del PUMS

4.2.3 Mobilità turistica sostenibile: un approccio a tre fasi

4.2.4 Estensione dei principi del PUMS in un contesto regionale

4.2.5 Approccio operativo per piani in destinazioni turistiche di crociera

4.2.6 Redazione di un PUMS

4.2.7 "Condominio orizzontale"

4.2.8 Aggiornamento del Piano della Mobilità Sostenibile in area portuale



## 4.2.1 ACTION PLAN PER LA MOBILITÀ NEI CAMPUS UNIVERSITARI IN AMBITO URBANO

### OBIETTIVO

La gestione della mobilità nei campus universitari, combinata con un approccio innovativo tendente alla mobilità sostenibile ed ai suoi strumenti, ha permesso la realizzazione di un Piano d'Azione (*Action Plan*) atto a migliorare la gestione e la pianificazione della mobilità dei campus in contesto urbano.



### APPROCCIO OPERATIVO

#### STEP 1

Acquisizione dati dei differenti utenti e fornitori da App e web.

#### STEP 2

Definizione di *input* specifici per gli utenti e proposta di realizzazione di un ufficio universitario della mobilità.

#### STEP 3

Aggregazione delle informazioni di sistema per definire l'*output* di progetto.

#### STEP 4

Implementazione dell'*output* di progetto a livello di campus universitario.

#### STEP 5

Implementazione del modello di progetto di ICT (*Information and Communications Technology*).

#### STEP 6

Integrazione con la pianificazione urbana e relative politiche e strategie.

#### STEP 7

Divulgazione e trasferimento delle conoscenze a livello universitario.

#### STEP 8

Sviluppo della consapevolezza della mobilità sostenibile attraverso la diffusione dei risultati del progetto.

## 4.2.1 ACTION PLAN PER LA MOBILITÀ NEI CAMPUS UNIVERSITARI IN AMBITO URBANO

[Donatella Soluri / Vittorio Papaleo]

**Introduzione** Il progetto *CAMP-sUmp* ha testato politiche sulla mobilità pubblica sostenibile su alcuni campus universitari. Con lo slogan "Insieme per la mobilità sostenibile", tale progetto ha studiato una strategia innovativa per analizzare i flussi degli studenti all'interno dei campus universitari e le interconnessioni con l'area urbana MED al fine di promuovere lo sviluppo di PUMS laddove tali piani non fossero già adottati, o integrandoli con piani di mobilità universitaria sostenibile laddove esistenti.

**Strumenti metodologici** Il progetto ha studiato come il miglioramento degli strumenti per i PUMS relativi alla mobilità studentesca risolverà la congestione di flussi di studenti nell'area urbana MED. Il metodo si è basato su:

- Analisi SWOT della situazione attuale dei flussi di mobilità degli studenti nell'area dei campus e degli strumenti dei PUMS;
- analisi del divario tra strumenti e politiche di mobilità sostenibile per gli studenti;

- realizzazione di un questionario, definizione degli scenari, incontri, gruppi di lavoro locali ed eventi con *stakeholder* locali e istituzionali.

**Approccio operativo** Il progetto ha prodotto due piani d'azione per i campus universitari:

1. uno all'interno del contesto urbano;
2. uno al di fuori del contesto urbano.

**Monitoraggio ed implementazione** Questi piani d'azione rappresentano un modello unico adattabile a diverse università dell'area MED. Per l'attuazione degli *Action Plan*, i partner hanno elaborato una *road map* che descrive le fasi e gli strumenti necessari per garantire l'impegno dei decisori politici e la coerenza in termini di sostenibilità sociale, economica e ambientale. Infine, il valore aggiunto di questo modello di ICT si basa sull'interazione tra diversi attori e strumenti di pianificazione per definire gli strumenti per pianificare, gestire e monitorare la mobilità sostenibile nei campus universitari.



## 4.2.2 STRUMENTI DI CROWD-SOURCING A SUPPORTO DELLO SVILUPPO DEL PUMS

### OBIETTIVO

Definire procedure per realizzare la matrice O/D, implementare una piattaforma per coinvolgere *stakeholder*, cittadini e turisti nelle iniziative e nei processi di sperimentazione; valutare la raccolta di dati per lo sviluppo/miglioramento dei PUMS; fornire raccomandazioni per le città MED.



### APPROCCIO OPERATIVO

#### STEP 1

Indagine preliminare e analisi per individuare gli aspetti critici della mobilità.

#### STEP 2

Analisi del contesto della mobilità, delle iniziative e delle necessità a livello locale.

#### STEP 3

Organizzazione di "Living Lab": sessioni partecipate per il coinvolgimento degli *stakeholder*.

#### STEP 4

Realizzazione di demo di IT Tool come supporto per autorità, operatori nel settore mobilità e utenti.

#### STEP 5

Monitoraggio/ valutazione dei risultati prodotto dalla demo.

#### STEP 6

Integrazione dei risultati con i dati raccolti da analisi e indagini preliminari.

#### STEP 7

Integrazione con dati informativi e di servizio raccolti in tempo reale tramite App.

#### STEP 8

Realizzazione di *workshop* per trasferire i risultati e valutarne la replicabilità in progetti simili.

## 4.2.2 STRUMENTI DI CROWD-SOURCING A SUPPORTO DELLO SVILUPPO DEL PUMS

[Saverio Gini]

**Introduzione** Le città medio-piccole dell'area MED colpite dalla domanda di mobilità stagionale difficilmente possono attivare soluzioni di mobilità efficaci per soddisfare le esigenze dei diversi utenti. Per questo, il progetto *MOTIVATE* sfrutta il potenziale ruolo del *crowd-sourcing* come procedura "a basso costo" per raccogliere dati per i PUMS indirizzando i decisori nella scelta delle loro azioni. In questo frangente, il progetto *MOTIVATE* si concentra sulla realizzazione della matrice O/D e sulla valutazione del livello di soddisfazione delle misure di mobilità percepite dagli utenti.

**Strumenti metodologici** È stata condotta un'analisi attraverso 15 *Living Lab*, sessioni partecipate che hanno coinvolto autorità, operatori nel campo della mobilità e utenti, per progettare le funzionalità della piattaforma *MOTIVATE* e monitorare/valutare i primi risultati della demo. I risultati ottenuti sono stati integrati con i dati provenienti da precedenti indagini per rilevare le criticità della mobilità.

**Approccio operativo** La piattaforma *MOTIVATE* è accessibile da un'App e da un portale online che elabora dati in tempo reale per fornire informazioni di viaggio. Le funzionalità fornite riguardano la registrazione degli utenti della loro tipologia di viaggio e la valutazione delle misure di mobilità in corso/future.

**Monitoraggio ed implementazione** In un caso le funzionalità del sistema *MOTIVATE* sono state integrate nell'App relativa al sistema trasporto pubblico di una città ottenendo dati sui viaggi, linee utilizzate e fermate: l'utente seleziona la fermata dell'autobus e la linea da prendere, riceve gli orari di arrivo e l'App chiede conferma del viaggio, della linea e della destinazione. I risultati mostrano che gli strumenti di *crowd-sourcing* dovrebbero essere utilizzati in modo esteso per ridurre gli errori nella raccolta dei dati. Infatti, la raccolta di dati "di massa" è fondamentale per ottenere rilevanza statistica: per questo, lo strumento non può essere un'applicazione "autonoma" ma deve essere integrato con altre applicazioni turistiche/di mobilità che forniscono servizi agli utenti finali.



## 4.2.3 MOBILITÀ TURISTICA SOSTENIBILE: UN APPROCCIO A TRE FASI

### OBIETTIVO

Stimare gli impatti dei cambiamenti climatici sulla domanda turistica futura nelle aree costiere e sviluppare scenari sulla mobilità turistica e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> attraverso strumenti e strategie per contrastare gli impatti negativi.



### APPROCCIO OPERATIVO

#### STEP 0

Definizione degli scenari: *status quo*, intermedio e ottimistico.

Acquisizione di dati da partner sulla situazione corrente e degli anni precedenti.

#### STEP 1

Previsione futura della domanda turistica in funzione del cambiamento climatico.

Stima e quantificazione dei futuri flussi turistici.

#### STEP 2

Definizione delle implicazioni connesse ai trasporti: *modal share* corrente, futura, distanza media percorsa dai turisti.

#### STEP 3

Stima degli impatti in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>: valutazione unitaria delle CO<sub>2</sub> emesse dalle diverse tipologie di veicoli e emissioni totali derivanti dal trasporto dei turisti.

#### STEP FINALE

Stesura di informazioni utili a politici e *stakeholder* per meglio fargli comprendere gli effetti delle diverse scelte sulla qualità ambientale.

### 4.2.3 MOBILITÀ TURISTICA SOSTENIBILE: UN APPROCCIO A TRE FASI

[Silvio Nocera / Olga Irranca Galati]

**Introduzione** I territori coinvolti nel progetto *MOBILITAS* sono tutti caratterizzati da intensi flussi turistici che esercitano una forte pressione sulla domanda di trasporto. Sono stati elaborati diversi **scenari di mobilità** al fine di fornire informazioni utili sullo stato attuale e futuro della mobilità turistica e consentire ai decisori politici di comprendere meglio gli effetti delle diverse scelte sulla qualità ambientale.

**Strumenti metodologici** Gli strumenti metodologici utilizzati per elaborare gli scenari sono stati:

- analisi di esperienze europee;
- realizzazione di questionari per la raccolta di informazioni;
- modelli TopDAd (*Tool-Supported Policy Development Interactive Tool for regional adaptation*).

**Approccio operativo** Il metodo per valutare le implicazioni dei cambiamenti climatici sulla mobilità turistica si basa sullo sviluppo di diversi scenari alternativi (status quo, intermedio e ottimistico) secondo un approccio a tre fasi:

- previsione della futura domanda turistica basata sul cambiamento climatico;
- definizione delle implicazioni relative ai trasporti;
- conseguenze in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>.

**Monitoraggio ed implementazione**

Gli scenari sono stati usati come base per l'elaborazione delle 21 azioni pilota del progetto *MOBILITAS*. A differenza di altri progetti, una parte specifica del lavoro si è incentrata sulla valutazione e il monitoraggio delle azioni pilota. È stato sviluppato un *Evaluation Report* al fine di evidenziare le lezioni apprese, misurarne il successo e valutarne la trasferibilità in altre destinazioni turistiche.

È importante focalizzare l'attenzione sulla compilazione corretta del questionario iniziale: in effetti, la maggior parte delle difficoltà di questa metodologia sono state incontrate nell'ottenere dai *partner* informazioni sulla quota modale di turismo e sui chilometri da essi percorsi.



## 4.2.4 ESTENSIONE DEI PRINCIPI DEL PUMS IN CONTESTO REGIONALE

### OBIETTIVO

Preparare e adottare, di concerto con i principali soggetti interessati a livello regionale e locale (comuni), un piano regionale che si basi principalmente sulle caratteristiche socio-economiche e demografiche della regione di Thesprotia.



### APPROCCIO OPERATIVO

#### STEP 1

Definizione di obiettivi, scopi e azioni per il livello regionale del Piano della Mobilità Sostenibile.

#### STEP 2

Fase di consultazione pubblica e acquisizione dati.

#### STEP 3

Analisi dei sistemi di trasporto esistenti e delle loro caratteristiche nell'area interurbana.

#### STEP 4

Sviluppo di una visione condivisa per la promozione della mobilità sostenibile.

#### STEP 5

Definizione e valutazione degli scenari.

#### STEP 6

Realizzazione di incontri con gli *stakeholder* per la messa a punto di politiche e misure.

#### STEP 7

Allocazione dei fondi e definizione del budget economico.

#### STEP 8

Adozione del Piano della Mobilità Sostenibile regionale e del relativo piano d'azione.

## 4.2.4 ESTENSIONE DEI PRINCIPI DEL PUMS IN UN CONTESTO REGIONALE

[Thomas Logothetis]

**Introduzione** Nell'ambito del progetto *SUMPORT*, l'Unità Regionale di Thesprotia ha preparato un piano per l'estensione dei principi del PUMS in linea con quello del suo Comune principale: Igoumenitsa. L'obiettivo di questo *Sustainable Mobility Plan* (SMP) a livello regionale è quello di incrementare l'adozione di PUMS in tutta la regione, migliorando la mobilità dei sistemi di trasporto di massa per viaggi di lunga distanza (servizi interurbani) a favore delle condizioni di vita e ambiente.

**Strumenti metodologici** La metodologia comprende la consultazione pubblica, la raccolta dei dati, l'analisi delle caratteristiche del sistema di trasporto esistente, lo sviluppo di una visione condivisa per promuovere la mobilità sostenibile con il coinvolgimento degli *stakeholder* e la definizione/valutazione di scenari per mettere a punto politiche e misure del SMP e del suo piano d'azione.

**Approccio operativo** Il SMP è elaborato secondo le linee guida dell'UE e sarà regolarmente monitorato

dalle autorità e dalle parti interessate già coinvolte nelle prime fasi del progetto. Le parti interessate coinvolte includono le autorità locali (Comuni), il porto di Igoumenitsa, la Camera di Commercio, l'Amministrazione dei Trasporti Pubblici, le associazioni che si occupano di mobilità ciclistica, la polizia, ecc.

**Monitoraggio ed implementazione** Il piano di monitoraggio sviluppato per valutare l'impatto delle misure, comprende una serie di indicatori quantitativi e qualitativi che devono essere esaminati o stimati. Questi indicatori sono legati a tre categorie principali:

1. benefici ambientali e sociali;
2. utenti finali, livello di soddisfazione;
3. realizzazione e adozione del SMP.

**Finanziamenti** Le fonti di finanziamento per la realizzazione delle azioni provverranno dal programma operativo regionale Epirus e dai programmi settoriali di livello nazionale.



## 4.2.5 APPROCCIO OPERATIVO PER PIANI IN DESTINAZIONI DI TURISMO DI CROCIERA

### OBIETTIVO

Fornire alle città portuali una metodologia che consenta loro di gestire le sfide del traffico generato dal grande numero di turisti che le navi da crociera portano con sé.



### APPROCCIO OPERATIVO

#### STEP 1

Definizione di un team di lavoro e pianificazione del lavoro.

#### STEP 2

Analisi del contesto in funzione del quadro normativo di riferimento e redazione della analisi SWOT.

#### STEP 3

Coinvolgimento degli *stakeholder* nell'individuazione dei principali problemi.

#### STEP 4

Attribuzione di un livello di priorità alle criticità individuate.

#### STEP 5

Riassunto delle informazioni raccolte per delineare lo scenario attuale.

#### STEP 6

Definizione di visione, obiettivi, azioni e indicatori per ogni azione prevista.

#### STEP 7

Definizione di possibili scenari futuri considerando gli impatti positivi e negativi.

#### STEP 8

Individuazione di possibili fonti di finanziamento per realizzare le azioni.

Il progetto *LOCATIONS* ha sviluppato ed implementato LCTPs in 7 città portuali: Lisbona, Malaga, Ravenna, Trieste, Rijeka, Zadar e Durrës. Queste azioni pilota hanno lo scopo di testare specifiche misure riportate in un catalogo di azioni che possono essere replicate da altri enti locali per realizzare il proprio LCTP.

## 4.2.5 APPROCCIO OPERATIVO PER PIANI IN DESTINAZIONI TURISTICHE DI CROCIERA

[Fabio Tomasi]

**Introduzione** Il turismo delle navi da crociera è sia una benedizione che una maledizione per le città portuali, in particolare nel Mediterraneo. Da un lato, le navi portano vantaggi economici ai loro porti di scalo e alle aree circostanti; d'altra parte, l'enorme quantità di passeggeri che trasportano può sopraffare i loro sistemi di trasporto e sovraffollare i centri storici. Il progetto *LOCATIONS* supporta le amministrazioni pubbliche locali nella stesura di piani di trasporto e mobilità a basse emissioni (LCTP - *Low Carbon Transport and mobility Plans*) come strumenti per definire un equilibrio tra vantaggi economici e qualità della vita di turisti e residenti. Gli LCTP sono progettati in modo tale da facilitare la loro integrazione nei PUMS o nei piani di azione per l'energia e il clima (SECAP - *Sustainable Energy and Climate Action Plans*).

**Strumenti metodologici** La metodologia suggerita dal progetto *LOCATIONS* si basa sulle linee guida europee per i PUMS e sul Patto dei Sindaci condividendo gli stessi principi:

promozione della mobilità a basse emissioni di carbonio, valutazione degli scenari attuali e futuri, visione a lungo termine, piano di attuazione strutturato con definizione di obiettivi misurabili, monitoraggio e controlli di qualità, cooperazione istituzionale e coinvolgimento attivo delle parti interessate.

**Approccio operativo** L'approccio è un processo circolare che mira a miglioramenti costanti generati dalla valutazione dei risultati ottenuti dall'attuazione del piano.

**Monitoraggio ed implementazione** Ogni LCTP include un piano di monitoraggio con un ampio set di indicatori SMART, costantemente monitorati e revisionati.

**Finanziamenti** La definizione dei LCTP è stata totalmente finanziata dal progetto *LOCATIONS*. L'attuazione delle azioni incluse nei piani sarà parzialmente finanziata dal budget di ciascuna autorità locale o da fonti esterne di finanziamento per investimenti più grandi.



## 4.2.6 REDAZIONE DI UN PUMS

### OBIETTIVO

Preparare e adottare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per il periodo 2019-2030, che sarà sviluppato in linea con il piano locale generale già attuato dal governo albanese.



### APPROCCIO OPERATIVO

#### STEP 1

Definizione di: cooperazione istituzionale, obiettivi, processo di sviluppo e scopi del PUMS.

#### STEP 2

Realizzazione di processi partecipati per individuare *stakeholder*, strategie e livello di coinvolgimento.

#### STEP 3

Analisi della mobilità corrente per lo sviluppo di scenari, *trend*, misure e politiche.

#### STEP 4

Sviluppo di un pacchetto di misure efficaci, priorità, *target* misurabili e indicatori.

#### STEP 5

Allocazione di finanziamenti e costruzione di un piano di verifica e monitoraggio.

#### STEP 6

Adozione del PUMS garantendone gestione, comunicazione e miglioramento.

#### STEP 7

Fase di pubblicazione e osservazioni al documento.

#### STEP 8

Redazione della bozza finale del PUMS e successiva fase di approvazione.

#### 4.2.6 REDAZIONE DI UN PUMS

[Ina Xhakoni / Olga Izquierdo Sotorrio]

**Introduzione** Nell'ambito del progetto *SUMPORT*, il Comune di Durrës, per affrontare i problemi di traffico causati aumentati durante l'ultimo decennio soprattutto durante il periodo estivo, ha sviluppato il suo primo PUMS al fine di migliorare la situazione e la qualità della vita dei cittadini. Gli obiettivi principali del PUMS di Durrës sono: armonizzare lo sviluppo urbano e territoriale con strade, ferrovie, trasporti marittimi, aerei e trasporti pubblici in base alle esigenze di mobilità di persone e merci; suggerire un piano finanziario per l'efficiente pianificazione, gestione e manutenzione del sistema di trasporto del Comune di Durrës e delle aree funzionali; combinare investimenti esistenti e pianificati.

**Strumenti metodologici** La metodologia comprende indagini sul traffico e sugli abitanti e analisi della situazione esistente, incontri con *stakeholder*, sviluppo del modello di trasporto, definizione/valutazione degli scenari, elaborazione del PUMS e di un piano d'azione integrato per la città e i suoi vicini insediamenti.

**Approccio operativo** Il PUMS sarà elaborato nel rispetto delle linee guida dell'UE e sarà monitorato da un comitato direttivo di progetto composto da tutte le parti coinvolte nelle prime fasi del progetto.

Delle parti interessate individuate fanno parte l'Istituto dei Trasporti, il Porto di Durrës, l'Università di Durrës, l'Associazione Ciclisti, la polizia, ecc.

**Monitoraggio ed implementazione** Il piano di monitoraggio e implementazione di questa metodologia è uguale a quello riportato nella scheda tecnica 4.2.4 *Estensione dei principi del PUMS in un contesto regionale* alla pagina 121.

**Finanziamenti** L'indagine sulle fonti finanziarie e l'istituzione di un meccanismo di monitoraggio e valutazione per valutare l'efficacia del PUMS e del suo piano d'azione saranno attuate in due fasi (2019-2024 e 2025-2030, con una revisione intermedia).



## 4.2.7 IL "CONDOMINIO ORIZZONTALE"

### OBIETTIVO

Proporre il "Condominio orizzontale" come modello innovativo di *governance* partecipativa basato sulla condivisione insieme ai principali *stakeholder* di una visione comune di città.



### APPROCCIO OPERATIVO

#### STEP 1

Sviluppo di una visione comune di cittadini e *stakeholder* basata sulla domanda: *in che tipo di strada vorresti vivere?*

#### STEP 2

Coinvolgimento di attori strategici: politici locali, organizzazioni pubbliche e private, proprietari d'impresa, fornitori di infrastrutture e servizi, pendolari, studenti, famiglie e società civile.

#### STEP 3

Raccolta di bisogni, aspettative e idee della comunità attraverso assemblee pubbliche, interviste per strada e sondaggi online.

#### STEP 4

Analisi urbana effettuata in gruppi di lavoro con esperti e pianificatori locali.

#### STEP 5

Accordi su obiettivi a medio-lungo termine.

#### STEP 6

Costituzione giuridica dell'entità partecipativa locale del "Condominio orizzontale".

#### STEP 7

Promozione e rafforzamento della partnership e dell'appartenenza al "Condominio orizzontale".

## 4.2.7 "CONDOMINIO ORIZZONTALE"

[Francesca Liguori, Nuno Canha, Joana Coutinho]

**Introduzione** Il "Condominio orizzontale" è una forma di *governance* partecipativa per favorire il processo di implementazione di piani di mobilità a basse emissioni di carbonio, concentrandosi su strade periferiche ad uso misto che spesso soffrono di ingorghi stradali al punto di diventare ferite della connettività dell'intera città, creando persino situazioni di esclusione sociale. Tutti i principali *stakeholder* locali sono invitati a condividere una visione comune e trovare soluzioni concrete per le strade del proprio quartiere.

**Strumenti metodologici** Sono stati realizzati numerosi eventi pubblici e sondaggi (condotti online e per strada). Ai tavoli di lavoro sono stati coinvolti: 30 organizzazioni di sostegno alle imprese, 10 organizzazioni della società civile, 5 fornitori di infrastrutture e servizi, 15 di autorità locali e 10 istituti di ricerca.

**Approccio operativo** Gli ingorghi e l'alta congestione degli ultimi anni hanno portato molte attività commerciali ad allontanarsi dalle aree

servite da alcune strade. In controtendenza, il Comune di Treviso, grazie al progetto *REMEDIO* e ai fondi MED, ha realizzato un progetto di riqualificazione di un intero asse stradale promuovendo la mobilità sostenibile: ha capito che condividere una visione comune sulle funzioni della strada e del commercio principale è una forte leva di successo che permette di investire in progetti di riqualificazione urbana di successo.

**Monitoraggio ed implementazione**

Questo approccio di *governance* partecipativa richiede un dialogo costante con la comunità coinvolta al fine di ampliare le iniziative ad altri *stakeholder* strategici che potrebbero aderire al "Condominio orizzontale". La leva per coinvolgere gli operatori dovrebbe essere in termini di incentivi per il risparmio energetico, per la promozione di fonti di energia rinnovabile, per azioni che promuovono un profilo di mobilità più sostenibile dell'area o per il rinnovo degli alloggi e il rinnovamento degli edifici.



## 4.2.6 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN AREA PORTUALE

### OBIETTIVO

Preparare un piano di mobilità sostenibile che valuti quello già elaborato nel periodo precedente aggiornando le linee guida strategiche e contribuendo al loro raggiungimento.



### APPROCCIO OPERATIVO

#### STEP 1

Analisi dell'esistente Piano della Mobilità Sostenibile nell'area portuale.

#### STEP 2

Definizione degli obiettivi strategici e delle azioni del piano.

#### STEP 3

Analisi dei bisogni della Comunità Portuale e individuazione dei potenziali *stakeholder*.

#### STEP 4

Coinvolgimento degli *stakeholder* nei processi partecipativi.

#### STEP 5

Acquisizione dati, realizzazione di questionari e indagini condotte da esperti.

#### STEP 6

Elaborazione, messa a punto e definizione delle misure del piano con gli *stakeholder*.

#### STEP 7

Sviluppo del piano di monitoraggio e degli indicatori qualitativi/quantitativi per valutare gli impatti.

#### STEP 8

Comunicazione e diffusione dei risultati tra i cluster portuali.

## 4.2.8 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN AREA PORTUALE

[Carolina Navarro / Olga Izquierdo Sotorrio]

**Introduzione** All'interno del progetto *SUMPORT*, la Fundacion Valenciaport ha aggiornato il proprio SMP per il periodo 2012-2017, in collaborazione con l'Autorità Portuale di Valencia armonizzandolo con il PUMS della città. Il nuovo SMP segue le linee guida del vecchio documento ed ha l'obiettivo di migliorare l'interazione tra porto e città di Valencia. Questo obiettivo viene raggiunto attraverso l'innovazione e il coinvolgimento del Comune di Valencia e Las Naves (già partner del progetto *SUMPORT*).

**Strumenti metodologici** La metodologia adottata comprende un'analisi del SMP esistente, incontri con le parti interessate, raccolta e analisi dei dati (compresi sondaggi basati su questionari), elaborazione del SMP, messa a punto del piano con le parti interessate e comunicazione tra i cluster portuali.

**Approccio operativo** Tale metodo comprende la preparazione di un SMP con obiettivi strategici e la redazione di un piano d'azione.

Il piano d'azione per il raggiungimento degli obiettivi si basa sull'analisi delle carenze del precedente SMP e sul successo delle nuove azioni atte a soddisfare le esigenze della Comunità Portuale e delle altre parti interessate coinvolte nelle fasi di consultazione.

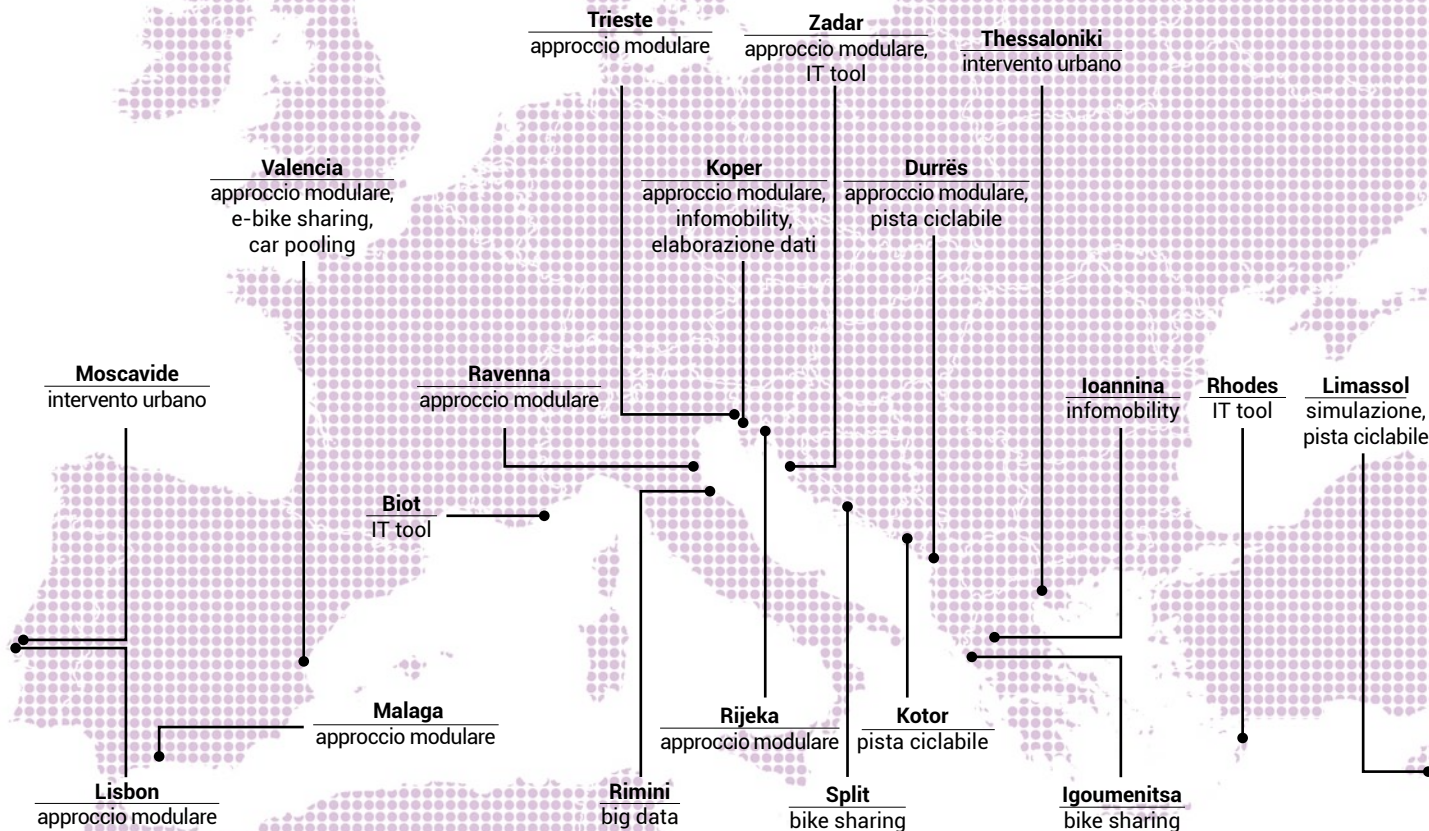
Questa analisi può essere effettuata sfruttando i dati raccolti nella fase preliminare e attraverso la consulenza di esperti.

**Monitoraggio ed implementazione** Il piano di monitoraggio e implementazione di questa metodologia è uguale a quello riportato nella scheda tecnica *4.2.4 Estensione dei principi del PUMS in un contesto regionale* alla pagina 121.

**Finanziamenti** Il budget totale stanziato per l'aggiornamento del SMP del porto di Valencia è stato pari a 40.000 €.



# STRUMENTI, MISURE E INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ NELL'AREA MED



## 4.3 STRUMENTI, MISURE E INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ NELL'AREA MED

### 4.3.1 Analisi e simulazioni

- 4.3.1.1 *Approccio modulare per destinazioni di crociera*
- 4.3.1.2 *Simulazione di trasporto marittimo*

### 4.3.2 Piste ciclabili

- 4.3.2.1 *Progettazione coordinata di una pista ciclabile*
- 4.3.2.2 *Nuova pista ciclabile, segnaletica e comunicazione*
- 4.3.2.3 *Itinerario ciclabile di costa*
- 4.3.2.4 *Progetto condiviso di pista ciclabile*

### 4.3.3 IT tool - Infomobility - App

- 4.3.3.1 *Approccio combinato di promozione della mobilità sostenibile*
- 4.3.3.2 *Approccio integrato di promozione della mobilità dolce*
- 4.3.3.3 *Big Data per gestire la mobilità*
- 4.3.3.4 *Sviluppo di un sistema di controllo dei parcheggi*

4.3.3.5 *Sviluppo di un sistema informativo sul trasporto pubblico*

4.3.3.6 *Info-mobility e promozione del trasporto pubblico*

4.3.3.7 *Dati per ripensare la mobilità urbana nelle destinazioni turistiche*

4.3.3.8 *Centro d'informazione sul traffico*

### 4.3.4 Nuovi spazi urbani

- 4.3.4.1 *Ri-progettazione e potenziamento di un asse urbano*
- 4.3.4.2 *Intervento urbano e promozione della partecipazione pubblica*

### 4.3.5 Sistemi sharing e pooling

- 4.3.5.1 *Servizio di car-pooling per lavoratori in area portuale*
- 4.3.5.2 *Servizio di biciclette elettriche condivise in area portuale*
- 4.3.5.3 *Realizzazione di un servizio di biciclette pubbliche*



## 4.3.1 ANALISI E SIMULAZIONI



## 4.3.1.1 APPROCCIO MODULARE PER DESTINAZIONI DI CROCIERA

**Descrizione** Attraverso la realizzazione di pacchetti modulari è stato possibile definire un catalogo di potenziali azioni replicabili e adattabili in altri contesti interessati dal turismo di crociera. Tale catalogo descrive misure, tecniche, suggerimenti pratici e soluzioni per la redazione di LCTP. Tramite il progetto sono state adottate più di 40 misure raggruppate in 9 diverse categorie e in 14 pacchetti modulari: veicoli elettrici, accessibilità portuale, intermodalità, bigliettazione, gestione degli accessi e tariffazione stradale, gestione dei parcheggi ed info-mobilità. Per ogni pacchetto modulare viene descritto l'impatto previsto.

**Risultati e impatti** Le azioni presenti nei pacchetti modulari possono essere riadattata alle esigenze di altre città caratterizzate dall'arrivo di passeggeri su navi da crociera.

**Lezioni apprese** È importante creare alternative in termini di modalità di trasporto sostenibile e attrazioni turistiche per evitare la congestione nel centro città.

**OBIETTIVO**

Catalogare azioni per la gestione della mobilità generata dal flusso di passeggeri e merci che giungono presso la destinazione via nave.

**CASO STUDIO**

14 pacchetti modulari basati sulle esperienze realizzate tramite le azioni pilota nelle città di Lisbon, Malaga, Ravenna, Trieste, Rijeka, Zadar e Durrës.

**DURATA**

Ogni pacchetto modulare ha avuto un proprio e differente tempo di realizzazione.

**COSTO**

Costi diversificati per ogni azione pilota.

**METODOLOGIA**

4.2.5 Approccio operativo per piani in destinazioni turistiche di crociera.

**AUTORE E RIFERIMENTI**

Fabio Tomasi, progetto *LOCATIONS* (2019)  
locations@areacsiencepark.it  
locations.interreg-med.eu/



#### 4.3.1 ANALISI E SIMULAZIONI



## 4.3.1.2 SIMULAZIONE DI TRASPORTO MARITTIMO

**Descrizione** La simulazione effettuata riguarda l'introduzione di un sistema di trasporto pubblico marittimo a Limassol, al fine di fornire una valida alternativa di collegamento tra il nuovo porto di Limassol e le varie parti del complesso urbano lungo un fronte costiero di circa 25 km. L'obiettivo è valutare le caratteristiche del servizio, la sua finanziabilità e redditività, in modo che la possibile attuazione dell'investimento possa attirare l'interesse di operatori privati.

**Risultati e impatti** Limassol è limitata dai suoi confini marittimi e, di conseguenza, il maggior numero di spostamenti è effettuato con auto private. L'azione promuove l'introduzione di un servizio di trasporto marittimo quale alternativa di trasporto in grado di contribuire alla decongestione della rete urbana attraverso l'utilizzo del mare.

**Lezioni apprese** Il fine ultimo dell'analisi è valutare se l'implementazione di tale servizio sarà proficuo in modo tale da divenire un valido e stabile mezzo di trasporto alternativo.

**OBIETTIVO**

Studio di un servizio di trasporto marittimo per cittadini e turisti che arrivano a Limassol tramite nave da crociera al fine di connettere il Nuovo Porto con le altre località lungo la costa.

**CASO STUDIO**

Limassol, Distretto di Limassol - Cipro.

**DURATA**

Azione permanente che verrà implementata sulla base dei risultati della simulazione.

**COSTO**

60.000 €

**METODOLOGIA**

4.2.8 Aggiornamento del Piano della Mobilità Sostenibile in area portuale.

**AUTORE E RIFERIMENTI**

Stelios Stylianidis, progetto *SUMPORT* (2019)  
architect@limassolmunicipal.com.cy  
www.limassolmunicipal.com.cy



#### 4.3.2 PISTE CICLABILI

MARINA

NEW PORT



## 4.3.2.1 PROGETTAZIONE COORDINATA DI UNA PISTA CICLABILE

**Descrizione** Questa azione si riferisce alla progettazione e all'implementazione di una pista ciclabile nel comune di Limassol che si connetta alla rete delle piste ciclabili esistenti su entrambi i lati del nuovo porto di Limassol. In questo modo, è possibile colmare il *gap* infrastrutturale esistente tra il Nuovo Porto della città - che è il principale porto passeggeri di Cipro - ed i principali punti di interesse, aree di produzione e poli attrattivi.

**Risultati e impatti** La realizzazione di questa ciclabile creerebbe un'infrastruttura continua esclusiva per cittadini e visitatori che desiderano effettuare viaggi ordinari o ricreativi in bicicletta, in sicurezza e in modo ecologico, promuovendo il cambiamento delle abitudini di mobilità.

**Lezioni apprese** Questo esempio di pianificazione coordinata è attuata congiuntamente dal Comune e dal Ministero dei Trasporti, delle Comunicazioni e delle Opere di Cipro, che finanzia il PUMS dell'area metropolitana di Limassol, attualmente in fase di completamento.

**OBIETTIVO**

Integrazione di una nuova pista ciclabile all'interno del network delle piste di Limassol e ricucitura dello stesso network al fine di completare la rete che conetterà il porto di Limassol con i maggiori poli della città.

**CASO STUDIO**

Limassol, Distretto di Limassol - Cipro.

**DURATA**

Infrastruttura permanente.

**COSTO**

100.000 €

**METODOLOGIA**

4.2.6 Redazione di un PUMS.

**AUTORE E RIFERIMENTI**

Stelios Stylianidis, progetto *SUMPORT* (2019)  
architect@limassolmunicipal.com.cy  
www.limassolmunicipal.com.cy



## 4.3.2 PISTE CICLABILI



#### 4.3.2 NUOVA PISTA CICLABILE, SEGNALETICA E COMUNICAZIONE

**Descrizione** Il Comune di Misano ha installato un sistema di segnaletica, monitoraggio e comunicazione per ciclisti e pedoni con duplice obiettivo:

- promuovere i percorsi sul lungomare identificandoli tramite l'installazione di nuovi segnali (ancorati con supporti in ferro su pali di legno) resi accattivanti ed efficaci con colori e simboli che indicano il percorso verso il mare, le aree urbane, naturali e i principali poli attrattori;
- incentivare gli spostamenti a piedi e in bici mostrando il numero di passaggi giornalieri/annuali all'interno di un totem con display luminoso posizionato nei due punti di accesso alla pista ciclabile.

**Risultati  
e lezioni  
apprese**

Inoltre, all'inizio e alla fine del lungomare sono state collocate una stazioni di *bike sharing* e una di ricarica per veicoli elettrici, come previsto del PUMS, promuovendo così la mobilità sostenibile attraverso corrette scelte urbane, iniziative, comunicazione e un monitoraggio costante per garantire una mobilità migliore.



##### **OBIETTIVO**

Migliorare la segnaletica di ciclabili e percorsi pedonali monitorando i flussi.



##### **CASO STUDIO**

Misano Adriatico, Emilia Romagna - Italia.



##### **DURATA**

Infrastruttura permanente.



##### **COSTO**

18.280 €



##### **METODOLOGIA**

4.2.3 Mobilità turistica sostenibile: un approccio a tre fasi.



##### **AUTORE E RIFERIMENTI**

Alberto Rossini, progetto *MOBILITAS* (2019)  
arossini@comune.misano-adriatico.rn.it



#### 4.3.2 PISTE CICLABILI



## 4.3.2.3 ITINERARIO CICLABILE DI COSTA

**Descrizione** Il Comune di Kotor, al fine di coprire l'esigenza di mobilità ciclistica regolare e stagionale, ha progettato la realizzazione di una pista ciclabile di costa che si inserisce all'interno della rete di piste esistenti. Con oltre mezzo milione di turisti che arrivano in crociera e visitano la città, è risultato necessario fornire un'infrastruttura ciclabile, al fine di affrontare la congestione durante il periodo estivo e fornire maggiore spazio vitale a mezzi alternativi di mobilità.

**Risultati e impatti** La pista ciclabile lungo la costa è un'infrastruttura studiata per garantire la sicurezza negli spostamenti sistematici e turistici/di piacere effettuati in bicicletta, con l'obiettivo di promuovere veicoli ecologici e migliorare le abitudini di mobilità riducendo l'uso dell'auto privata.

**Lezioni apprese** Grazie al coordinamento con le autorità locali e i cittadini, è stato possibile realizzare un'azione a favore della ciclabilità e della pedonalità che ha comportato la scelta congiunta di riduzione dello spazio destinato alla sosta delle automobili.



**OBIETTIVO** \_\_\_\_\_  
Realizzazione di un itinerario ciclabile di costa.



**CASO STUDIO** \_\_\_\_\_  
Kotor, Comune di Kotor - Montenegro.



**DURATA** \_\_\_\_\_  
Infrastruttura permanente.



**COSTO** \_\_\_\_\_  
Circa 20.000 €



**METODOLOGIA** \_\_\_\_\_  
4.2.6 Redazione di un PUMS.



**AUTORE E RIFERIMENTI** \_\_\_\_\_  
Lena Pasinovic, progetto *SUMPORT* (2019)  
lena.pasinovic@kotor.me  
kotor.me



## 4.3.2 PISTE CICLABILI



## 4.3.2.4 PROGETTO CONDIVISO DI PISTA CICLABILE

**Descrizione** Il Comune di Durrës, con l'obiettivo di contribuire all'espansione della rete delle piste ciclabili, ha promosso la redazione di un progetto condiviso di pista ciclabile. Il progetto è il risultato di tre principali approcci: il coinvolgimento di *stakeholder*, la discussione dei dettagli di progetto e il confronto su aspetti operativi e di sicurezza.

**Risultati e impatti** La pista ciclabile di progetto estenderà la rete esistente e garantirà a cittadini e visitatori un'infrastruttura esclusiva e sicura per compiere i loro viaggi ordinari o ricreativi in bicicletta. Tale percorso contribuirà a modificare le abitudini di mobilità riducendo l'utilizzo delle auto private lungo il percorso costiero.

**Lezioni apprese** A causa di altri progetti del Comune che venivano sviluppati parallelamente alla realizzazione della pista ciclabile sul lungomare ed interferivano con essa, sono emersi alcuni problemi di spazio che hanno determinato una limitazione della larghezza del percorso.



**OBIETTIVO** \_\_\_\_\_  
Estensione della rete delle piste ciclabili.



**CASO STUDIO** \_\_\_\_\_  
Durrës, Comune di Durrës - Albania.



**DURATA** \_\_\_\_\_  
Infrastruttura permanente.



**COSTO** \_\_\_\_\_  
24.921 €



**METODOLOGIA** \_\_\_\_\_  
4.2.6 Redazione di un PUMS.



**AUTORE** \_\_\_\_\_  
Emiriana Sako



**AUTORE E RIFERIMENTI** \_\_\_\_\_  
Ina Xhakoni, progetto *SUMPORT* (2019)  
Ina.Xhakoni@durres.gov.al  
durres.gov.al



#### 4.3.3 IT TOOL - INFOMOBILITY - APP



#### 4.3.3.1 APPROCCIO COMBINATO DI PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

## 4.3 AZIONI PER LA MOBILITÀ



**Descrizione** Zadar è una delle maggiori città della Dalmazia, caratterizzata da una forte attrattiva turistica e spesso congestionata dal traffico durante l'alta stagione. Per affrontare questo problema sono state realizzate una serie di attività, tra le quali:

- raccolta dati, analisi, mappatura delle piste ciclabili, aggiornamento di un'App per *smartphone* dedicata alla promozione della mobilità ciclistica sia rivolto alla popolazione che ai turisti;
- promozione, in occasione di eventi pubblici, dell'uso del trasporto pubblico, delle biciclette e di altri mezzi di trasporto sostenibili;
- creazione di documenti strategici e linea guida per definire le iniziative locali;

**Risultati e impatti** Grazie a queste azioni, è stato possibile promuovere il cicloturismo nell'entroterra e nelle zone costiere.

**Lezioni apprese** La chiave del successo è stata l'analisi condotta inizialmente attraverso un approccio integrato di sensibilizzazione al tema della mobilità sostenibile.



#### OBIETTIVO

Un approccio combinato di raccolta, analisi di dati, redazione di PUMS, di raccomandazioni politiche e IT *solution*.



#### CASO STUDIO

Zadar, Regione Zaratina, Dalmazia - Croazia.



#### DURATA

Azione temporanea.



#### COSTO

20.000 -25.000 €



#### METODOLOGIA

4.2.3 Mobilità turistica sostenibile: un approccio a tre fasi.



#### AUTORE E RIFERIMENTI

Paulo Sarić, progetto *MOBILITAS* (2019)  
paulo.saric@zadra.hr  
www.zadra.hr

### 4.3.3 IT TOOL - INFOMOBILITY - APP



## 4.3.3.2 APPROCCIO INTEGRATO DI PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ DOLCE

**Descrizione** La infrastrutture locali a Biot incentivano l'uso dell'automobile privata poiché molti siti d'importanza turistica sono scarsamente raggiungibili con altri mezzi di trasporto. Pertanto ENERGIES 2050 si è proposta di promuovere l'uso delle biciclette elettriche per gli spostamenti attraverso le seguenti attività:

- raccolta dati, analisi di iniziative e politiche e coinvolgimento di *stakeholder* per creare sinergie permanenti;
- mappatura nell'App *Ethicycle* di piste ciclabili e strade adeguate agli spostamenti in bicicletta;
- pubblicazione di raccomandazioni per la promozione di una mobilità a basse emissioni di carbonio.

**Risultati e impatti** Grazie ai risultati ottenuti, come la riduzione del traffico e l'aumento dell'accessibilità ai poli attrattori, nel territorio è aumentato il cicloturismo.

**Lezioni apprese** Per promuovere una mobilità a basse emissioni, quindi, è essenziale adottare un approccio integrato con misure specifiche in funzione delle esigenze del territorio.

**OBIETTIVO**

Approccio integrato di promozione della mobilità a basse emissioni di carbonio combinando sperimentazione, analisi dati, IT Tool e linee guida.

**CASO STUDIO**

Biot, Antibes e Villanova Lobetto, Alpi Marittime - Francia.

**DURATA**

Soluzione permanente.

**COSTO**

35.000 -40.000 €

**METODOLOGIA**

4.2.3 Mobilità turistica sostenibile: un approccio a tre fasi.

**AUTORE E RIFERIMENTI**

De Laboulaye Guillaume  
progetto *MOBILITAS* (2019)  
infos@energies2050.org  
energies2050.org/mobilitas



#### 4.3.3 IT TOOL - INFOMOBILITY - APP



### 4.3.3.3 BIG DATA PER GESTIRE LA MOBILITÀ

## 4.3 AZIONI PER LA MOBILITÀ



**Descrizione** Lavorando attraverso la raccolta di Big Data è possibile valutare se le azioni per la mobilità sostenibile sono in linea con gli obiettivi del PUMS. Tale analisi, condotta nel periodo di alta stagione, consente di monitorare provenienze, tipologia di viaggio e modalità di trasporto utilizzata dai turisti valutando dove intervenire con la pianificazione. La raccolta dati svolta a Rimini nel 2018 in occasione della fiera di "Ecomondo", durante la quale la città si trova ad affrontare intensi flussi turistici che esercitano una notevole pressione sui trasporti e sono causa di congestione, è stata realizzata attraverso dati provenienti da *Cell Site Location Information* (CSLI), *Floating Car Data* (FCD), *Traffic Control System* (TCS) e telecamere di rilevamento.

**Risultati e impatti** Con i dati raccolti è stato possibile ottenere un quadro dello stato della mobilità che permetterà di pianificare azioni specifiche all'interno del PUMS.

**Lezioni apprese** Questo tipo di monitoraggio dovrebbe essere fatto almeno ogni due anni ed affidato a società specializzate.



**OBIETTIVO** Analisi tramite Big Data condotta durante la fiera "Ecomondo" a Rimini, 2018.



**CASO STUDIO** Rimini, Regione Emilia Romagna - Italia.



**DURATA** Studio temporaneo realizzato dal 6 al 9 novembre 2018.



**COSTO** 7.600 €

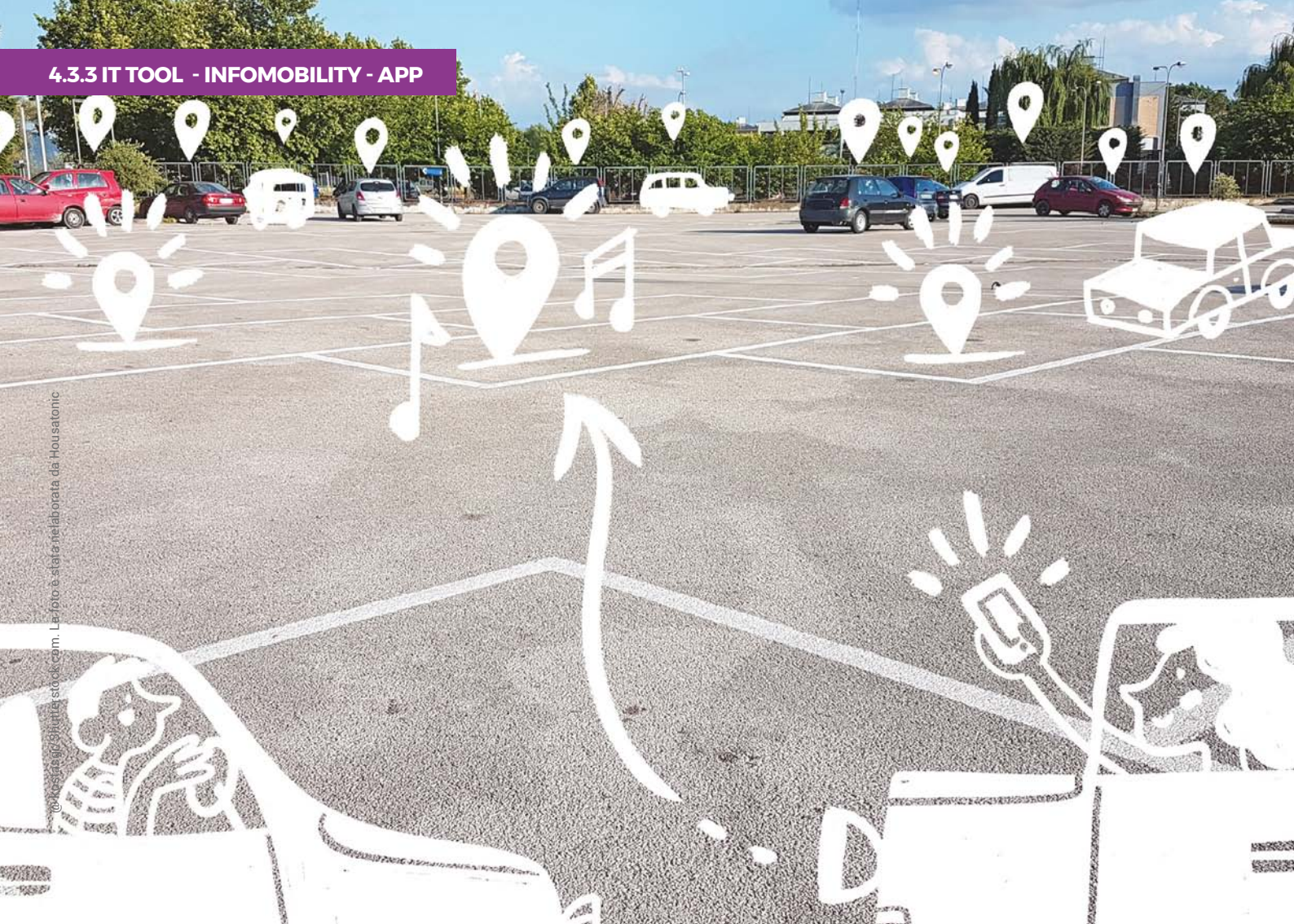


**METODOLOGIA** 4.2.3 Mobilità turistica sostenibile: un approccio a tre fasi.



**AUTORE E RIFERIMENTI** Serena De Rosa, progetto *MOBILITAS* (2019) [serena.derosa@agenziapianostrategico.it](mailto:serena.derosa@agenziapianostrategico.it) [www.agenziapianostrategico.it/](http://www.agenziapianostrategico.it/)

### 4.3.3 IT TOOL - INFOMOBILITY - APP



## 4.3.3.4 SVILUPPO DI UN SISTEMA DI CONTROLLO DEI PARCHEGGI

**Descrizione** La pressione del traffico sulle città moderne continua a crescere e aumentano congestione e inquinamento dovuti all'incessante ricerca di parcheggi. Per anni, i sistemi di gestione dei parcheggi e il concetto di *smart parking* sono stati studiati dal Comune di Ioannina che ha deciso di realizzare un sistema di parcheggio intelligente a basso costo. Il parcheggio intelligente è costituito da un avanzato sistema di navigazione in tempo reale che segnala la disponibilità dello stallò di sosta e indirizza l'utente verso il parcheggio più vicino alla destinazione scelta.

**Risultati e impatti** Il sistema garantisce la gestione della sosta a breve termine dei visitatori e a lungo termine dei residenti evitando fenomeni di parcheggio illegale e in doppia fila.

**Lezioni apprese** Questa App aiuta a ridurre la congestione e l'inquinamento ambientale causati da veicoli privati durante il tentativo di individuare un parcheggio. La chiave del successo è stata connettere la piattaforma MOTIVATE alle App di mobilità esistenti.

**OBIETTIVO**

Gestione efficiente dei parcheggi cittadini per migliorare la congestione, l'ambiente e la qualità della vita.

**CASO STUDIO**

Ioannina, Regione dell'Epiro - Grecia.

**DURATA**

Soluzione permanente.

**COSTO**

80.000 €

**METODOLOGIA**

4.2.2 Strumenti di *crowd-sourcing* a supporto dello sviluppo del PUMS.

**AUTORE**

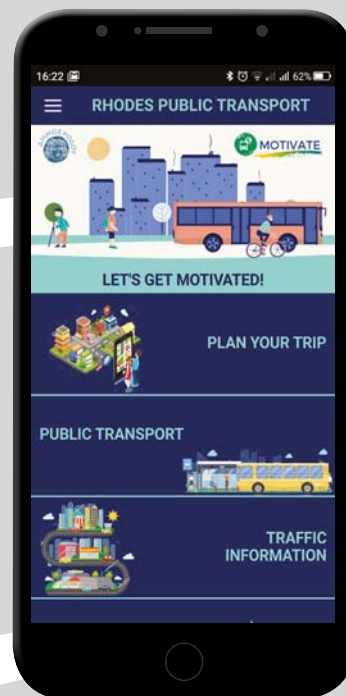
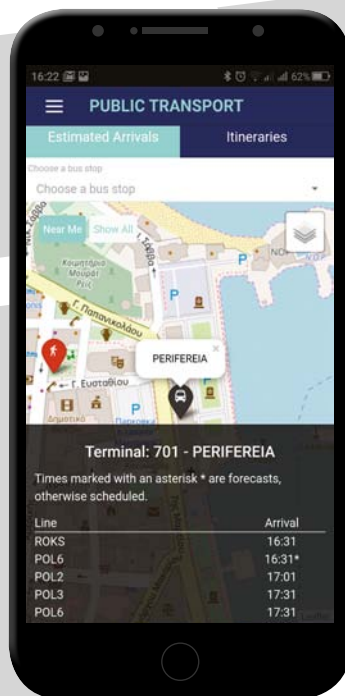
Pedro Gomes

**RIFERIMENTI**

Giorgos Antoniou, progetto *MOTIVATE* (2019) gio.antoniou@gmail.com



### 4.3.3 IT TOOL - INFOMOBILITY - APP



#### 4.3.3.5 SVILUPPO DI UN SISTEMA INFORMATIVO SUL TRASPORTO PUBBLICO

**Descrizione** L'obiettivo dell'azione è la progettazione, lo sviluppo, la configurazione e l'installazione di sistemi di informazione per il trasporto pubblico e la loro interconnessione con il sistema di notizie esistente sulle condizioni del traffico in tempo reale. Il sistema informativo sul trasporto pubblico realizzato è composto da una serie di applicazioni e servizi con lo scopo di fornire indicazioni sulla mobilità ai residenti nel Comune di Rhodes, integrando le informazioni esistenti in modo intelligente.

**Risultati e impatti** Di conseguenza, il progetto sarà una piattaforma informativa unificata con notizie su autobus e traffico della città di Rhodes e si integrerà con siti Web, applicazioni mobili e insegne elettroniche esistenti.

Il sistema non è stato ancora completato ma sarà finalizzato prossimamente e gestito dal servizio di trasporto pubblico locale della città (RODA).



##### OBIETTIVO

Promuovere l'uso del trasporto pubblico attraverso informazioni in tempo reale per aumentare l'affidabilità e l'attrattività del sistema.



##### CASO STUDIO

Rhodes, Comune di Rhodes - Grecia.



##### DURATA

Soluzione permanente.



##### COSTO

50.000 €



##### METODOLOGIA

4.2.2 Strumenti di crowd-sourcing a supporto dello sviluppo del PUMS.



##### AUTORE

Pedro Gomes, Paraskevi Moraitou



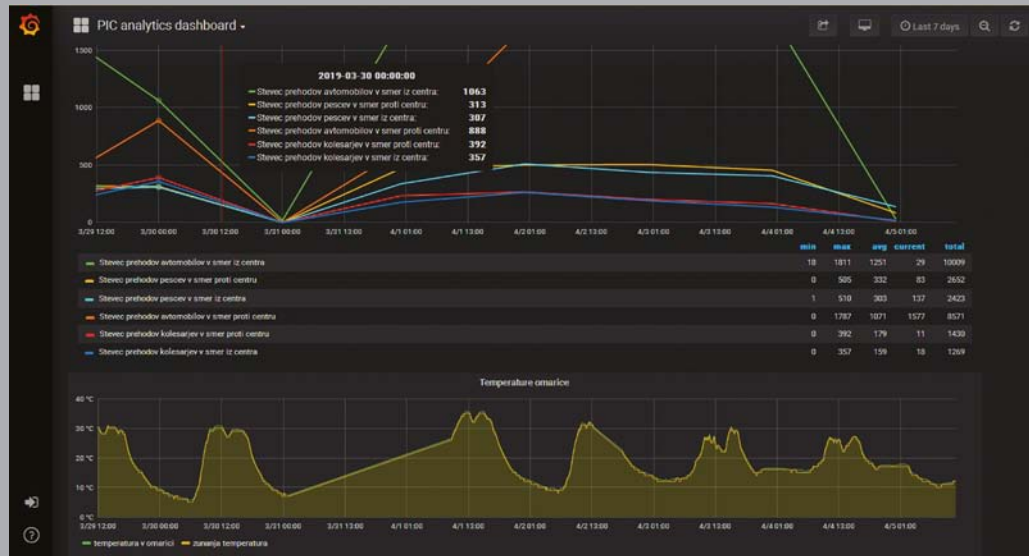
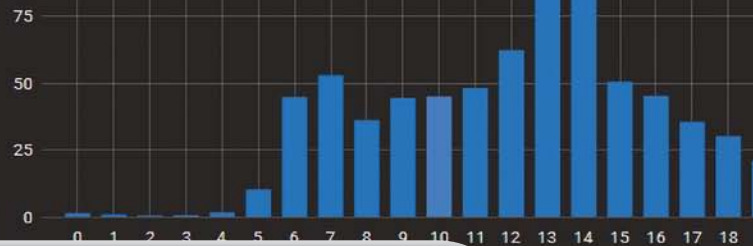
##### RIFERIMENTI

Paraskevi Moraitou, progetto *MOTIVATE* (2019) pmoraitou@rhodes.gr



## 4.3.3 IT TOOL - INFOMOBILITY - APP

|              |         |
|--------------|---------|
| 1_ponedeljek | 907     |
| 2_torek      | 5.576 K |
| 3_sreda      | 916     |
| 4_cetrtek    | 988     |
| 5_petek      | 836     |
| 6_sobota     | 509     |
| 7_nedelja    | 396     |



|           |        |
|-----------|--------|
| 6_sobota  | 1.89 K |
| 7_nedelja | 1.01 K |



#### 4.3.3.6 INFO-MOBILITY E PROMOZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO

**Descrizione** Il nuovo sistema di informazioni sul traffico installato a Koper ha potenziato le capacità di monitoraggio, gestione e analisi del traffico e ha visto: l'installazione di un sistema GPS sugli autobus per monitorare gli spostamenti e visualizzare in tempo reale gli arrivi previsti alle fermate degli autobus incentivando l'uso del trasporto pubblico; la creazione di un sistema di parcheggio intelligente con sensori per la registrazione dell'occupazione/disponibilità dei posti auto; lo sviluppo di *software* per dispositivi mobili per la pianificazione del viaggio; e l'aggiornamento dati del Centro di Informazioni sul Traffico della città.

**Risultati e impatti** Il Centro di Informazione Nazionale sul Traffico, che distribuisce le informazioni ai cittadini e agli utenti, infatti, ha potuto integrare i propri dati, migliorando il servizio di trasporto pubblico.

**Lezioni apprese** L'App, quindi, offre una panoramica della situazione stradale per una migliore gestione del traffico, riducendo la congestione, le emissioni di CO<sub>2</sub> e favorendo buone abitudini di mobilità.



#### OBIETTIVO

Miglioramento del servizio di trasporto pubblico tramite condivisione e unificazione di dati sulla mobilità provenienti da diversi sistemi di monitoraggio e gestione del traffico da integrare nel sistema centrale di informazioni sul traffico di Koper.



#### CASO STUDIO

Koper, Regione statistica costiera carsica - Slovenia.



#### DURATA

Soluzione permanente.



#### COSTO

150.000 €



#### METODOLOGIA

4.2.6 Redazione di un PUMS.



#### AUTORE E RIFERIMENTI

Ivana Strkalj, progetto *SUMPORT* (2019)  
Ivana.Strkalj@koper.si  
www.koper.si



#### 4.3.3 IT TOOL - INFOMOBILITY - APP





**Descrizione** Quando la piccola città di Misano riceve migliaia di visitatori in occasione del Moto-GP, deve necessariamente ripensare e pianificare un sistema di trasporto pubblico funzionale, adatto alle esigenze di residenti e turisti. L'azione di test tramite Big Data mira a ridurre l'impatto negativo del traffico dovuto ai flussi turistici con un focus specifico sull'impatto sull'ambiente.

**Risultati e impatti** I dati raccolti provenivano da operatori di telefonia mobile, misurazioni in loco ottenute tramite sistema di raccolta dati, sistemi di telecamere mobili collocati in posizioni strategiche e dati GPS delle scatole nere. Le informazioni raccolte riguardano la durata, la tipologia di viaggio, le dinamiche nell'ora di punta, la situazione nelle aree di parcheggio, la durata del soggiorno ecc.

**Lezioni apprese** L'analisi tramite Big Data è estremamente importante per valutare il modo in cui i piani di mobilità locale e i servizi di trasporto innovativi reagiscono sotto estrema pressione: durante questo evento, Misano ha anche testato il *bike sharing in free floating* e una navetta gratuita a chiamata.



#### OBIETTIVO

Raccolta di Big Data per ripensare la mobilità urbana riducendo gli effetti negativi del traffico dovuto ai flussi turistici, con particolare attenzione all'impatto ambientale.



#### CASO STUDIO

Misano Adriatico, Regione Emilia Romagna - Italia.



#### DURATA

Studio temporaneo.



#### COSTO

10.000 €



#### METODOLOGIA

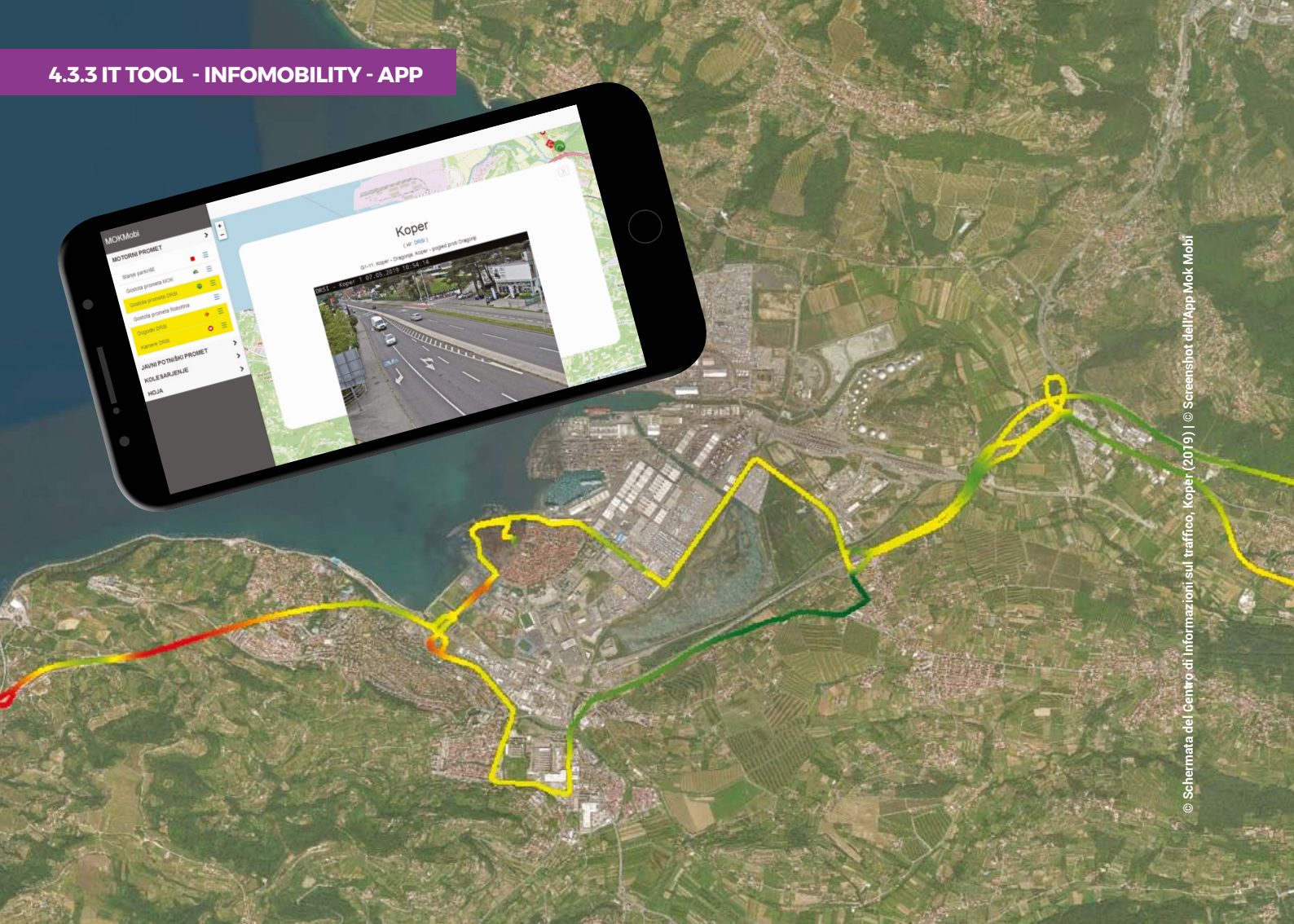
4.2.3 Mobilità turistica sostenibile: un approccio a tre fasi.



#### AUTORE E RIFERIMENTI

Alberto Rossini, progetto *MOBILITAS* (2019)  
arossini@comune.misano-adriatico.rn.it

### 4.3.3 IT TOOL - INFOMOBILITY - APP



## 4.3.3.8 CENTRO D'INFORMAZIONE SUL TRAFFICO

**Descrizione** Nel Comune di Koper, sulla costa slovena, è stata realizzata un'azione pilota basata sulla realizzazione di un database in grado di raccogliere dati sul traffico e cifre sull'ambiente, analizzarli e rielaborarli. L'obiettivo del *software* è quello di reindirizzare i flussi di traffico dalle strade congestionate e dai parcheggi pieni a quelli meno affollati e, in particolare, stimolare l'uso del trasporto pubblico, offrendo informazioni in tempo reale (sul sito Web e sull'App) sulla situazione di traffico, parcheggi disponibili, orari e posizioni degli autobus.

**Risultati e impatti** La IT *solution* consente il trasferimento dei dati raccolti al centro nazionale di informazioni sul traffico che li integra nell'App per gli utenti insieme agli indicatori ambientali, che vengono misurati utilizzando un dispositivo mobile.

**Lezioni apprese** Le banche dati sul traffico e sull'ambiente offrono una panoramica delle modifiche dei flussi di traffico e del loro impatto sulla qualità dell'aria: i risultati sono uno strumento utile per una pianificazione più efficiente dello spazio pubblico.



**OBIETTIVO** Realizzazione di un database di informazioni sul traffico.



**CASO STUDIO** Koper, Regione statistica costiera carsica - Slovenia.



**DURATA** Soluzione permanente avviata a novembre 2018.



**COSTO** 20.500 €



**METODOLOGIA** 4.2.3 Mobilità turistica sostenibile: un approccio a tre fasi.



**AUTORE E RIFERIMENTI** Larisa Kunst, progetto *MOBILITAS* (2019)  
larisa.kunst@rrc-kp.si  
www.rrc-kp.si



#### 4.3.4 NUOVI SPAZI URBANI



## 4.3.4.1 RI-PROGETTAZIONE E POTENZIAMENTO DI UN ASSE URBANO

**Descrizione** A Thessaloniki è stata proposta la ri-progettazione di un importante asse urbano della città, soggetto a forti problemi di congestione. Gli obiettivi dell'intervento sono stati individuati all'interno di una fase di consultazione pubblica con *stakeholder*, cittadini e tecnici.

**Risultati e impatti** Il nuovo asse: introduce una pista ciclabile bidirezionale e una corsia dedicata agli autobus; è funzionale ai taxi, alla raccolta rifiuti e alle zone di carico/scarico; aumenta e ridefinisce gli stalli di sosta estendendo la pavimentazione esistente e riducendo la lunghezza degli attraversamenti pedonali fino al 30%; introduce sistemi di priorità e videosorveglianza per il TPL proponendo l'uso di veicoli elettrici; consente l'utilizzo delle corsie degli autobus in casi di emergenza; e migliora la qualità dei materiali utilizzati per i marciapiedi.

**Lezioni apprese** È importante coinvolgere attivamente le parti interessate per condividere priorità, obiettivi e strategie in relazione alle necessità degli utenti.

**OBIETTIVO**

Ri-progettazione/potenziamento di un asse urbano secondo i principi del PUMS ,attraverso un approccio partecipativo.

**CASO STUDIO**

Thessaloniki, Regione della Macedonia Centrale-Grecia.

**DURATA**

Soluzione temporanea della durata di 6 mesi da settembre 2017 a marzo 2018.

**COSTO**

120.000 €

**METODOLOGIA**

4.2.7 "Condominio orizzontale".

**AUTORI**

Chrisostomos Kalogirou, Stella Zountsa

**RIFERIMENTI**

Metropolitan Development Agency di Thessaloniki, progetto *REMEDIO* (2019)  
secretary@mdat.gr  
www.mdat.gr



#### 4.3.4 NUOVI SPAZI URBANI



## 4.3.4.2 INTERVENTO URBANO E PROMOZIONE DELLA PARTECIPAZIONE PUBBLICA

**Descrizione** Nell'area caso studio sono state apportate modifiche dell'assetto viario in favore della mobilità sostenibile, promuovendo la mobilità attiva e trasformando una strada altamente congestionata in un "condominio orizzontale". Da due corsie, la strada è diventata ad un'unica corsia, permettendo di aumentare lo spazio dedicato a pedoni e ciclisti e di inserire arredo urbano e piccoli giardini e attrezzature. L'intervento ha ricadute positive sulla popolazione quali:

- Risultati e impatti**
- aumento della qualità della vita;
  - riduzione degli impatti ambientali negativi;
  - promozione efficace della *governance* partecipativa.

**Lezioni apprese** Grazie ad un approccio partecipato, la modifica di un'arteria stradale come quella in oggetto può diventare un *format* di progettazione per tutta la città poiché il coinvolgimento della popolazione è fondamentale per garantire la continua efficacia degli obiettivi di un PUMS.

**OBIETTIVO**

Intervento urbano basato su strumenti di *governance* partecipativa per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità del PUMS.

**CASO STUDIO**

Moscavide, Loures - Portogallo.

**DURATA**

Soluzione permanente.

**COSTO**

237.500 €

**METODOLOGIA**

4.2.7 "Condominio orizzontale".

**AUTORE**

Ana Catarina Sabino, Nuno Canha, Joana Coutinho

**RIFERIMENTI**

Ana Catarina Sabino, progetto *REMEDIO* (2019)  
ana\_casabino@cm-loures.pt



#### 4.3.5 SISTEMI SHARING E POOLING



## 4.3.5.1 SERVIZIO DI CAR-POOLING PER LAVORATORI IN AREA PORTUALE

**Descrizione** Sono più di 6.500 i lavoratori che quotidianamente si spostano per lavoro nell'area portuale della città di Valencia. Il grande afflusso di operatori in questa particolare area necessita di una pianificazione mirata per migliorarne la fruibilità. L'azione pilota realizzata riguarda la sperimentazione di un sistema di *car-pooling* che consente ai lavoratori del porto di Valencia di condividere le proprie auto implementando un sistema esistente.

**Risultati e impatti** L'obiettivo principale è la promozione dell'uso razionale delle auto private tra i lavoratori portuali, che si tradurrà in una riduzione delle emissioni e dei disturbi del rumore prodotti dal pendolarismo da/verso l'area, nel miglioramento dello spazio pubblico e nel risparmio di costi di carburante.

**Lezioni apprese** Il successo dell'azione pilota dipende dall'esito della sperimentazione effettuata lungo il porto, che consiste nel far testare il servizio a degli utenti selezionati condividendo con loro soluzioni in merito a problemi, carenze e usabilità.

**OBIETTIVO**

Promuovere un servizio di car-pooling nel porto di Valencia.

**CASO STUDIO**

Valencia, Area portuale - Spagna.

**DURATA**

Soluzione temporanea della durata di un anno, da gennaio 2019 a dicembre 2019.

**COSTO**

5.700 €

**METODOLOGIA**

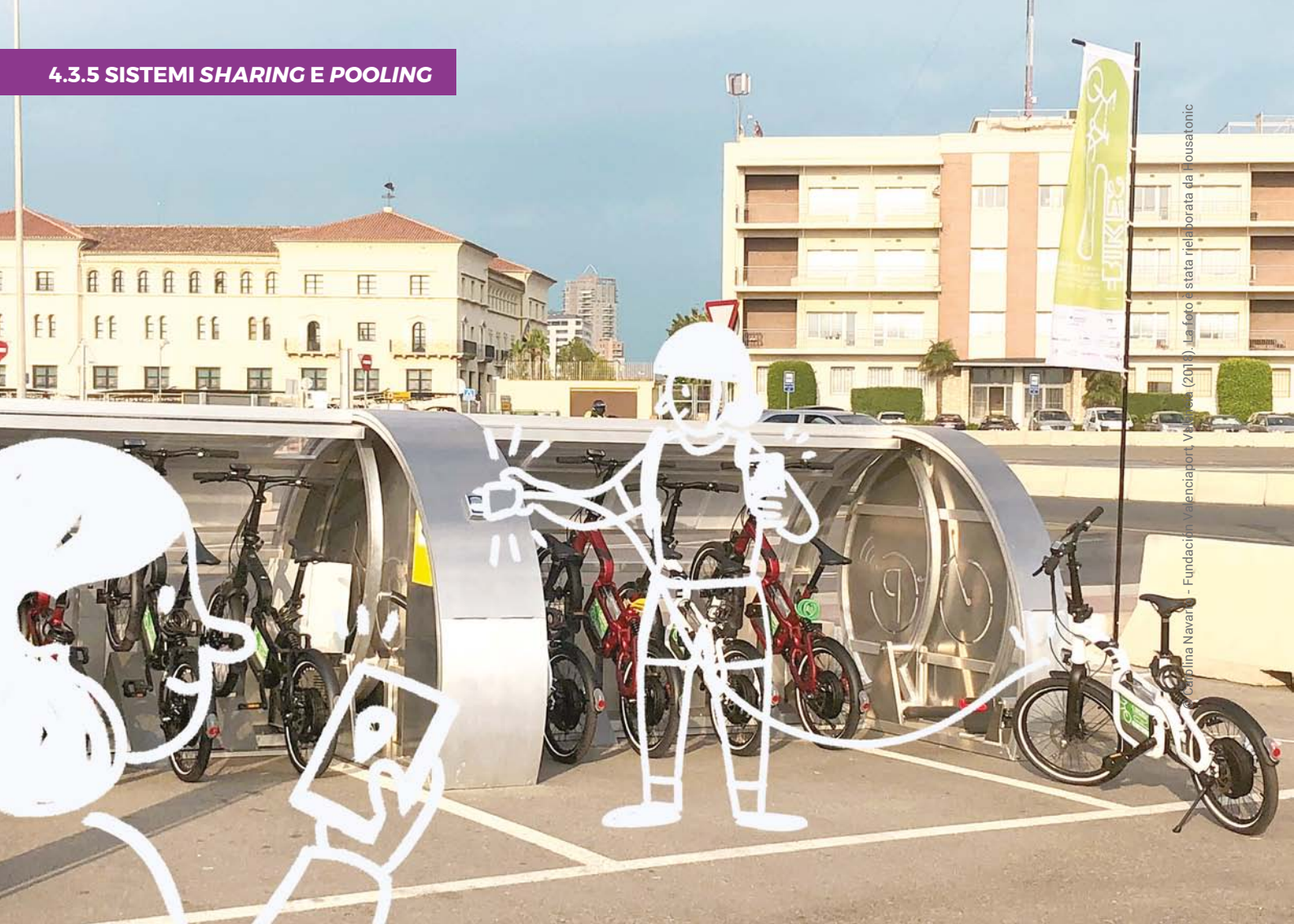
4.2.8 Aggiornamento del Piano della Mobilità Sostenibile in area portuale.

**AUTORE E RIFERIMENTI**

Carolina Navarro, progetto *SUMPORT* (2019)  
cnavarro@fundacion.valenciaport.com  
www.fundacion.valenciaport.com



#### 4.3.5 SISTEMI SHARING E POOLING



## 4.3.5.2 SERVIZIO DI BICICLETTE ELETTRICHE CONDIVISE IN AREA PORTUALE

**Description** Il traffico crocieristico è cresciuto negli ultimi anni e questa tendenza dovrebbe continuare ad aumentare nei prossimi anni: solo nel 2018, il porto di Valencia ha ricevuto 421.518 passeggeri da crociera per un totale di 197 navi attraccate. Per questo motivo, l'Autorità Portuale, in collaborazione con *Fundación Valenciaport*, sta lavorando allo sviluppo e all'implementazione di modalità di mobilità più sostenibili per i passeggeri delle crociere. L'azione riguarda il collaudo dell'introduzione di un sistema di condivisione di *e-bike* nel porto di Valencia, inteso a consentire ai passeggeri delle crociere di viaggiare per la città e il porto in un modo più rispettoso dell'ambiente.

**Results & impacts** Il servizio mira a contribuire ad un aumento della mobilità sostenibile attraverso un nuovo sistema di condivisione di *e-bike* integrato a parcheggi/stazioni di ricarica riducendo i viaggi in auto.

**Lessons learned** I principali ostacoli sono dati dal prezzo e dalla preferenza dei crocieristi verso servizi di noleggio presenti sulla nave.

**OBIETTIVO**

Installazione di un sistema di *bike-sharing* con bici elettriche in ambito portuale.

**CASO STUDIO**

Valencia, Area portuale - Spagna.

**DURATA**

Soluzione temporanea della durata di 6 mesi da luglio 2018 a gennaio 2019.

**COSTO**

7.750€ (subappalto del parcheggio e acquisto di 10 biciclette). Prezzo del servizio di noleggio di biciclette elettriche:  
1 ora: 9 € / fino a 2 ore: 18 € / 1 giorno: 24,2 €

**METODOLOGIA**

4.2.8 Aggiornamento del Piano della Mobilità Sostenibile in area portuale.

**AUTORE E RIFERIMENTI**

Carolina Navarro, progetto *SUMPORT* (2019)  
cnavarro@fundacion.valenciaport.com  
www.fundacion.valenciaport.com



#### 4.3.5 SISTEMI SHARING E POOLING



## 4.3.5.3 REALIZZAZIONE DI UN SERVIZIO DI BICICLETTE PUBBLICHE

**Description** Nella città di Split è stato implementato un sistema di biciclette pubbliche attraverso l'approvvigionamento di un mix di biciclette classiche ed elettriche, collocate in otto località della città. Tale sistema è stato possibile grazie ad un processo congiunto di appalti pubblici del Comune di Split, in collaborazione con la società partner di servizi pubblici "Split Parking" che si è occupata dell'implementazione e della gestione.

**Results & impacts** Nonostante i lavori preparatori siano stati ritardati a causa di circostanze riguardanti i permessi e la necessaria energia elettrica da fornire, il progetto è partito con la speranza che la congestione dovuta al traffico si riduca a favore di sistemi alternativi di trasporto che forniscono una valida alternativa ai classici veicoli motorizzati, riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub>.

**Lessons learned** È importante continuare ad aumentare la consapevolezza dei cittadini dei benefici derivanti dall'utilizzo di sistemi di mobilità sostenibili a basse emissioni di carbonio.

**OBIETTIVO**

Realizzazione di un servizio pubblico di biciclette nella città di Split.

**CASO STUDIO**

Split, Comune di Split – Contea della Dalmazia - Croazia.

**DURATA**

Soluzione permanente..

**COSTO**

1.100.000 €

**AUTORE E RIFERIMENTI**

Tomo Šundov, progetto *REMEDIO* (2019)  
[tomo.sundov@split.hr](mailto:tomo.sundov@split.hr)  
[remedio@split.hr](mailto:remedio@split.hr)  
[www.split.hr/Default.aspx](http://www.split.hr/Default.aspx)





**5.**

**VERSO IL  
FUTURO**

# I 12 step del PUMS

## Panoramica per pianificare (PUMS 2.0)

Tappa: Valutazione della misura implementata

Tappa: Decisione di predisporre un PUMS

- 12.1 Analizzare successi e fallimenti
- 12.2 Condividere i risultati e le lezioni apprese
- 12.3 Considerare nuove sfide e soluzioni

- 1.1 Valutare capacità e risorse
- 1.2 Creare un nucleo operativo centrale intersettoriale
- 1.3 Garantire la proprietà politica e istituzionale
- 1.4 Pianificare il coinvolgimento di *stakeholder* e cittadini

- 11.1 Monitorare i progressi e/o adattarli
- 11.2 Informare e coinvolgere cittadini e *stakeholder*

- 2.1 Valutare i requisiti di pianificazione e definire l'ambito geografico ("area urbana funzionale")
- 2.2 Collegarsi ad altri processi di pianificazione
- 2.3 Concordare tempistiche e piano di lavoro
- 2.4 Valutare di affidarsi a servizi di supporto esterni

- 10.1 Attuazione coordinata delle azioni
- 10.2 Procurarsi beni e servizi

- 3.1 Individuare le fonti di informazione e collaborare con i proprietari dei dati
- 3.2 Analizzare i problemi e le opportunità (tutte le modalità)

Tappa: Adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Tappa: analisi di opportunità e problemi conclusi

- 9.1 Finalizzare la qualità del documento "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile"
- 9.2 Sviluppare piani finanziari e concordare i costi

- 4.1 Sviluppare scenari di potenziali futuri
- 4.2 Discutere gli scenari con cittadini e *stakeholder*

- 8.1 Descrivere tutte le azioni
- 8.2 Stimare i costi e individuare le fonti di finanziamento
- 8.3 Concordare priorità, responsabilità e scadenze
- 8.4 Garantire un ampio sostegno politico e pubblico

- 5.1 Concordare una visione comune della mobilità
- 5.2 Co-creare obiettivi per tutte le modalità con gli *stakeholder*

- 7.1 Realizzare un lungo elenco di misure con gli *stakeholder*
- 7.2 Definire pacchetti integrati di misure
- 7.3 Pianificare il monitoraggio delle misure e la loro valutazione

- 6.1 Individuare un indicatore per ogni obiettivo
- 6.2 Concordare obiettivi misurabili

Tappa: Visione, obiettivi e traguardi concordati



## 5.1 VERSO IL PUMS 2.0

[Peter Staelens / Heloise Chaumier / Matilde Chinellato]

I PUMS sono  
la chiave

La chiave per promuovere i benefici di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile è nel coinvolgimento dei cittadini in un processo di sviluppo trasparente di co-creazione e condivisione delle misure per la mobilità sostenibile. Al fine di raggiungere questi risultati esistono misure come la pianificazione partecipativa, gli eventi, le campagne informative rivolte a decisori e *opinion leader* a livello nazionale e locale, ma anche misure come la partecipazione ad iniziative promosse a livello europeo.

Linee guida  
esistenti per i  
PUMS

Sono disponibili molte linee guida a livello sovranazionale o nazionale, volte a fornire un quadro metodologico su come sviluppare un buon PUMS: comunemente riconosciuto come il risultato di un processo strutturato che comprende: analisi dello stato di fatto, costruzione della *vision*, definizione di obiettivi, *target*, politiche e misure, comunicazione, monitoraggio e valutazione, individuazione delle lezioni apprese. Una delle principali risorse dell'UE esistenti è sicuramente la

guida ai PUMS pubblicata nel 2014, che è diventata rapidamente la guida "go-to" su come sviluppare il Piano.

La circolarità  
del PUMS:  
un processo  
continuo di  
miglioramento

Le linee guida europee propongono il "ciclo del PUMS" (*European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - ELTIS, 2019*): un ciclo di pianificazione circolare, come un processo di miglioramento continuo. Il ciclo è composto da 4 fasi principali; (1) preparazione e analisi, (2) sviluppo della strategia, (3) pianificazione delle misure, (4) implementazione e monitoraggio. Queste, sono suddivise in 12 fasi e 32 attività dal punto di partenza, la decisione di predisporre un PUMS, alla valutazione di impatto finale, passando attraverso le tappe: "Analisi opportunità e problemi conclusi", "Visione, obiettivi e traguardi concordati" e "Documento PUMS adottato" che possono essere eseguite parzialmente in parallelo al processo o essere incluse nel *loop* di *feedback*.

Verso il  
PUMS 2.0

Tuttavia, le attuali linee guida del PUMS richiedono un ripensamento e un



aggiornamento per prendere in considerazione i nuovi sviluppi nella società, nel settore tecnologico e le preziose esperienze pratiche finora attuate. Questo è il motivo per cui la Commissione Europea, in occasione della quinta conferenza sul PUMS tenutasi a Nicosia (Cipro) dal 14 al 15 maggio 2018, ha avviato il processo di aggiornamento delle esistenti linee guida per lo sviluppo del PUMS 2.0. **Le misure, gli strumenti, le sfide e i piani sviluppati dai progetti modulari della MED Urban Transports Community, alcuni dei quali presentati in questo manuale, principalmente incentrato sulla mobilità turistica, hanno alimentato il processo di revisione del PUMS**, fornendo aspetti tematici che hanno permesso di completare l'analisi valutando anche ambiti con specifiche esigenze di mobilità (università, porto, turismo, ecc.).

**PUMS 2.0** Nel corso del 2018 e del 2019, sono stati consultati i principali *stakeholder* al fine di identificare esigenze emergenti e raccogliere contributi sistematici per il miglioramento e l'estensione delle esistenti linee guida del PUMS, che sarebbe stato poi modificato. Le nuove linee guida, SUMP 2.0, sono state presentate per la loro convalida alla sesta conferenza dei PUMS a Groningen (Paesi Bassi) il 17-18 giugno 2019.



## 5.2 INNOVAZIONE E RICERCA SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

[Ermete Mariani]

Situazione  
insostenibile

L'attenzione alle aree urbane è di particolare rilevanza strategica considerando che il **70% dei cittadini dell'UE vive in città e l'85% del PIL dell'UE è generato nelle aree urbane**. La domanda di mobilità urbana è quindi in costante aumento man mano che la maggior parte dei viaggi inizia e termina nelle città. Tuttavia, questa tendenza ha creato, nella maggior parte delle aree urbane, una situazione insostenibile: grave congestione, scarsa qualità dell'aria, emissioni acustiche e livelli elevati di emissioni di CO<sub>2</sub>. In altre parole, la congestione urbana potrebbe comprometterne la crescita e **rendere la mobilità più sostenibile potrebbe avere molteplici impatti positivi sull'intero continente europeo e oltre**. Tuttavia, le sfide che ci attendono sono molto difficili e la notevole transizione tecnologica rende necessario che tutta la collettività si dedichi all'innovazione, col sostegno delle istituzioni europee.

DG MOVE &  
DG RTD

In tale contesto sono in atto diverse dinamiche sinergiche tra la Direzione

Generale Ricerca e Innovazione (DG RTD) e la Direzione Generale Mobilità e Trasporti (DG MOVE) della Commissione Europea. Entrambe stanno collaborando per raggiungere gli obiettivi comuni di **"innovazione, digitalizzazione e de-carbonizzazione"** stabiliti dal presidente della Commissione Europea Jean-Claude Juncker, nel discorso del 13 settembre 2017. Più specificamente, la **DG MOVE sostiene la politica dei trasporti, con il cosiddetto programma CIVITAS**, una rete di città dedite a trasporti più puliti avviata nel 2002. La **DG RTD**, d'altro canto, **sta promuovendo la ricerca tecnologica e socio-economica e sta coordinando**, congiuntamente con la DG MOVE, **un team interdisciplinare per creare partnership tra città e comunità smart** (PEI - *European Innovation Partnership*).

Lavorare  
insieme

Le due DG stanno lavorando congiuntamente per aiutare città e comunità, imprese e società civile, ad attuare soluzioni di *smart* in tutti i settori (energia,



trasporti e ITC) a scala e velocità maggiori, per migliorarne i servizi riducendo il consumo di energia, risorse, gas serra (GHG) e di altre emissioni inquinanti.

*"Better Ways to Move, Better Places to Live"*

Patrick Mercier-Handisyde, della DG Ricerca e Innovazione della Direzione dei Trasporti della Commissione Europea, ha fatto luce sugli assi strategici della Commissione Europea per lo sviluppo della mobilità urbana durante il seminario *"Better Ways to Move, Better Places to Live"* promosso dalla MED *Urban Transports Community* e dalle iniziative del programma Interreg MED, nell'ambito della *"UNIMED Week in Brussels"* tenutasi a Bruxelles il 19 marzo 2019, organizzata da UNIMED - *Mediterranean Universities Union*. I punti principali del contributo di Mercier-Handisyde sono riassunti di seguito dall'autore di questo articolo, che assume la piena responsabilità del testo.

Innovazione  
aperta dalla  
Commissione  
Europea

Un documento chiave che definisce gli assi strategici dello sviluppo del trasporto urbano sostenibile è il **"White Paper 2011: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system"**, pubblicato dalla Commissione Europea, nel quale è stato introdotto un elenco di 40 iniziative concrete da attuarsi nel prossimo decennio con l'obiettivo di creare un sistema di trasporto competitivo che aumenti la mobilità, l'occupazione, la crescita e che elimini le principali barriere. Allo stesso tempo, vi sono proposte atte a ridurre drasticamente la dipendenza dell'Europa dall'importazione di petrolio e a **ridurre le emissioni di carbonio nel settore trasporti del 60% entro il 2050**. Uno degli obiettivi più ambiziosi stabilisce di dimezzare l'uso dei "carburanti convenzionali" in ambito urbano entro il 2030, eliminandoli gradualmente entro il 2050 per una logistica urbana priva di CO<sub>2</sub> nei principali centri urbani entro il 2030.

Piano d'azione  
per la mobilità  
urbana

In termini di politiche europee dei trasporti, in particolare nel campo della mobilità urbana, esistono diverse azioni: innanzitutto, per il periodo 2009-2012, la Commissione Europea ha adottato l' **"Action Plan on Urban Mobility"**, un piano d'azione **composto di venti misure per incoraggiare** e aiutare le autorità locali,

regionali e nazionali a raggiungere i loro obiettivi di mobilità urbana sostenibile; nello stesso periodo di tempo, è stato anche sviluppato l' **"Action Plan on ITS – Intelligent Transport System"**, uno strumento per l'attuazione coordinata degli ITS in Europa con l'obiettivo di stabilire servizi ITS inter-operabili senza soluzione di continuità, lasciando agli Stati membri la libertà di decidere su quali sistemi investire. Nel 2016 è stata adottata, inoltre, la **"European Strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS)"**, che rappresenta un'iniziativa fondamentale per una mobilità coordinata e automatizzata.

Urban Mobility  
Package

Tuttavia, l'iniziativa più interessante per la MED Urban Transports Community, secondo Mercier-Handyside, è il "Pacchetto sulla Mobilità Urbana" (**Urban Mobility Package**) adottato nel 2013, che rafforza le misure di supporto della Commissione Europea nel settore del trasporto urbano fornendo sostegno finanziario mirato alla ricerca e l'innovazione per proporre soluzioni legate alle sfide della mobilità urbana, condividendo esperienze e coinvolgendo gli Stati membri, rafforzando la cooperazione internazionale.

Il terzo  
pacchetto  
sulla mobilità

In questo caso, gli inviti erano dedicati a settori specifici di attività quali la logistica urbana, la regolamentazione degli accessi in ambito urbano, gli ITS, la sicurezza stradale e la regolamentazione sulle normative per carburante e veicoli. Più recentemente, nel 2017, la Commissione ha pubblicato il terzo Pacchetto sulla Mobilità, **"Europe on the Move III"**, che ha aperto la strada a una politica integrata sulla sicurezza stradale con: misure dedicate a veicoli e infrastrutture; standard di CO<sub>2</sub> per veicoli pesanti; un piano d'azione strategico per lo sviluppo e la produzione di batterie in Europa; e una strategia lungimirante sulla mobilità automatizzata. Una componente integrale e strategica di questa strategia è la **promozione dei PUMS a livello urbano**.

Mobilità  
connessa e  
automatizzata

Più recentemente, l'attenzione si è spostata verso lo sviluppo e l'implementazione su larga scala di **CAM - Connected and Automated Mobility**, che può offrire un'opportunità unica per rendere i nostri sistemi di mobilità più sicuri, puliti, efficienti e più facili da usare.



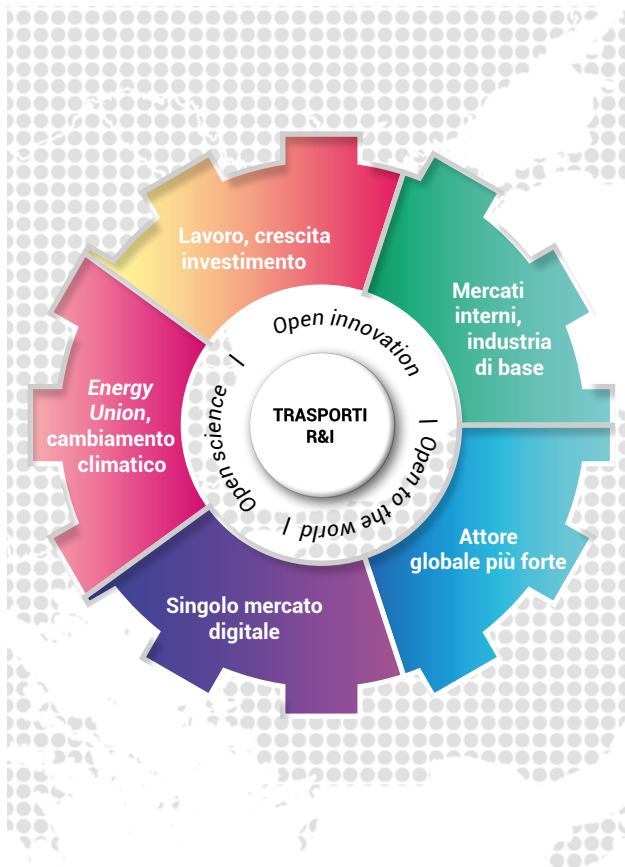
## DARE FORMA AL FUTURO DELLA MOBILITÀ



**Il principale contributo del settore Ricerca e Innovazione (R&I) all'Agenda** politica europea, si basa sulla visione delle tre "O": di *"Open innovation, Open science and Open to the world"* stabilita da Carlos Moedas nel 2015, commissario per la Ricerca, la Scienza e le Innovazioni. L'obiettivo principale espresso in questa visione strategica è quello di **promuovere il coinvolgimento di una maggiore varietà di attori nel processo di innovazione e garantire l'accessibilità alla scienza, nonché di aprire le conoscenze a fruttuosi scambi internazionali**. Più specificamente, le azioni di ricerca e innovazione nel settore della mobilità dovrebbero contribuire a:

- aumentare gli investimenti, la crescita, l'occupazione e la quota di mercato;
- migliorare la mobilità, de-carbonizzare i trasporti, rafforzare la competitività;
- migliorare il quadro conoscitivo, adattare il quadro normativo;
- promuovere l'accesso libero, il coinvolgimento degli utenti;
- consolidare la leadership mondiale, promuovere la condivisione delle conoscenze.

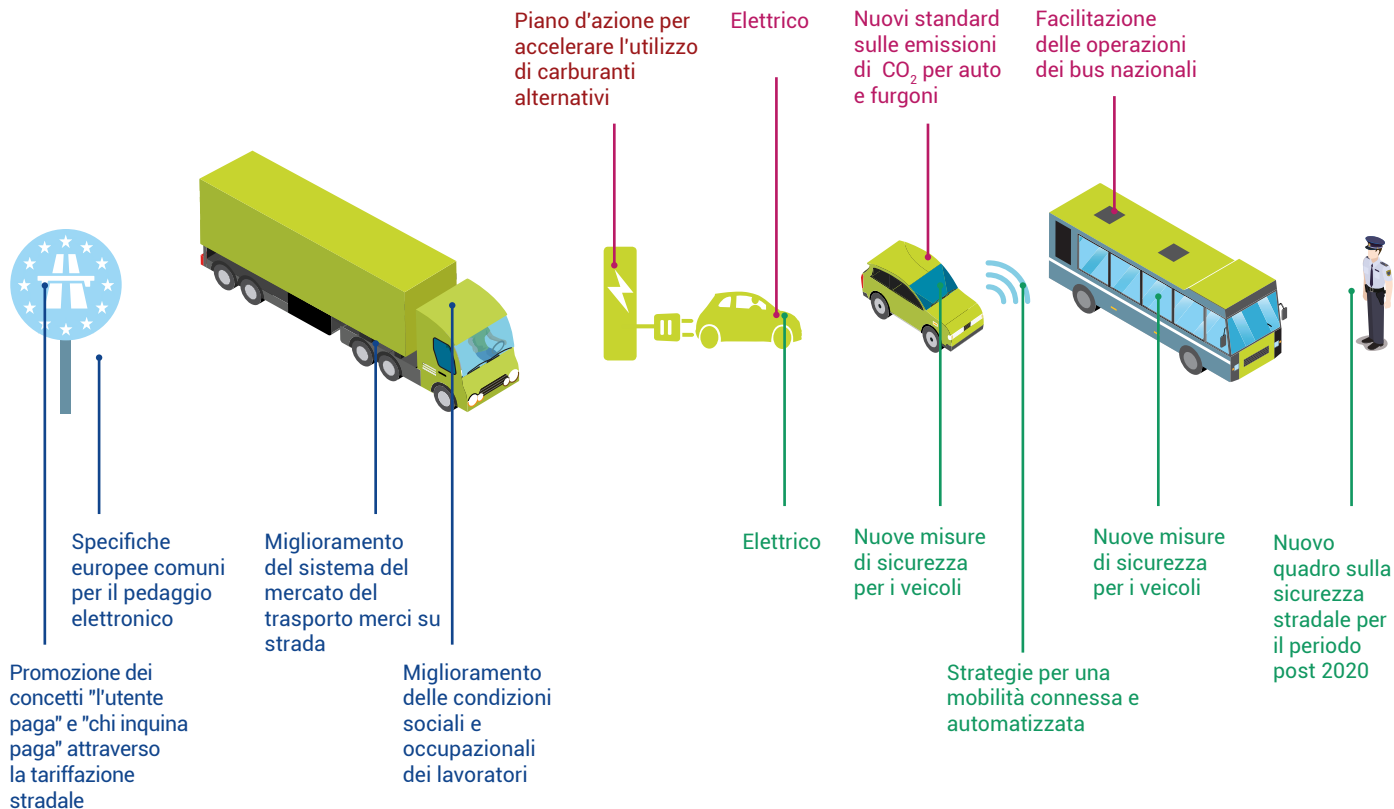
## CONTRIBUTO DEL SETTORE R&I ALL'AGENDA DELL'UE



© European Commission (2018). Rielaborazione grafica a cura di Giorgia Mancinelli (2019)



## ALCUNE DELLE AZIONI CHIAVE PROPOSTE DALLA COMMISSIONE





#### Attività della DG RTD

I principali assi strategici di ricerca della DG RTD sono relativi a de-carbonizzazione e veicoli puliti, alla digitalizzazione connessa al tema della mobilità e alle diverse attività di ricerca socio-economica. La DG RTD sostiene diverse attività: il trasporto pubblico di alta qualità e accessibilità per tutti (supportato dal programma *Horizon 2020*); il progetto **EBSF - European Bus System of the Future** a supporto dell'utilizzo di autobus elettrici nelle città d'Europa; la realizzazione di *hub* intermodali; l'utilizzo di veicoli puliti e sicuri per il trasporto merci e passeggeri; la promozione di nuovi servizi di mobilità **MaaS - Mobility as a Service** (che sfruttano le nuove tecnologie ICT); l'implementazione di sistemi di trasporto su strada, attraverso **AVENUE** (progetto per promuovere l'utilizzo di navette automatiche, adibite al trasporto pubblico su itinerari convenzionali).

#### Diverse call per progetti

*Horizon 2020* è il principale programma europeo di ricerca e innovazione che affronta anche questioni relative alla mobilità urbana: infatti, sono state presentate diverse *call for project* relativamente a *smart green* e trasporto integrato. Nello specifico, sono stati presentati temi quali:

- **mobilità per la crescita**, con particolare attenzione alla mobilità urbana e alla ricerca socio-economica;
- **veicoli ecologici**, promossi con partenariati pubblico-privati, istituiti per favorire la cooperazione con le aziende e le attività secondo un approccio di cooperazione internazionale;
- **trasporto stradale automatizzato**, lanciato per esplorare il potenziale dei veicoli automatici;
- **attività per smart city**, stimolando l'interazione tra ICT, trasporti ed energia.

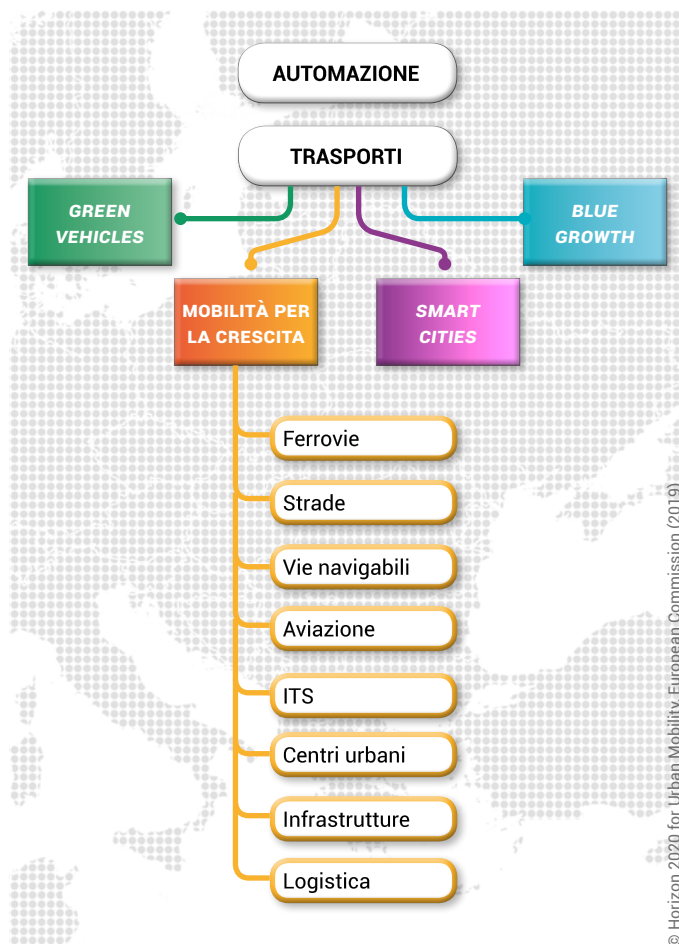
#### Partnership

Nel frattempo, la DG RTD ha stabilito partenariati tra progetti e *stakeholder* per **definire una tabella di marcia sulla ricerca**: come l'iniziativa di ricerca sui trasporti urbani su strada condotta dall'*European Road Transport Research Advisory Council* (ERTRAC); e la realizzazione dell'associazione sulla logistica chiamata **ALICE, una piattaforma tecnologica europea** istituita per sviluppare una strategia globale per la ricerca, l'innovazione e la diffusione di un sistema di approvvigionamento e gestione della logistica in Europa.

Cooperazione internazionale per supportare e sviluppare le attività

L'ultima *call for projects* lanciata da Horizon 2020 è stata, secondo Patrick Mercier-Handisyde, "una grande spinta a sostenere la cooperazione internazionale, insieme al lancio di iniziative faro in diversi settori, tra i quali il trasporto e la mobilità urbana." In questo invito, un'iniziativa riguarda l'uso dell'energia elettrica nella mobilità da svilupparsi nelle grandi aree urbane con economie emergenti/in via di sviluppo, con un duplice obiettivo: mirare a sviluppare attività di supporto nel campo della mobilità elettrica e dei trasporti pubblici; e organizzare progetti dimostrativi nel campo dell'elettro-mobilità in diverse città in Europa, Africa e altri paesi interessati.

Horizon Europe L'asse strategico relativo alla **mobilità urbana** è uno dei principali da sviluppare e tenere in considerazione per l'economia e la società. "Pertanto", conclude Patrick Mercier-Handisyde, "tale asse **sarà naturalmente un'attività centrale promossa dal prossimo programma Horizon Europe**, il programma quadro di ricerca e innovazione, successore di Horizon 2020, che sarà **attuato nel periodo 2021-2027**".



© Horizon 2020 for Urban Mobility, European Commission (2019)

## 5.3 IL PUNTO DI VISTA DI UNA REGIONE

[Patrizio Bianchi / Stefania Leoni]

Pianificazione  
della mobilità  
sostenibile

**Nell'area del Mediterraneo si evidenzia, più che in altre zone, un gap maggiore in termini di pianificazione della mobilità sostenibile**, anche se la configurazione delle città nell'area MED potrebbe facilmente accogliere strategie di mobilità a basse emissioni di carbonio.

UTC e  
partnership

Poiché la capitalizzazione dei risultati a livello transnazionale ha mostrato difficoltà durante l'ultimo periodo di programmazione (2007-2013), attraverso un partenariato specializzato la **MED Urban Transports Community (UTC) ha lavorato per risolvere questo divario di pianificazione. Ciò è stato fatto migliorando visibilità ed integrazione dei risultati e attraverso strategie comuni basate sulla realizzazione di sinergie e di reti**, come il progetto orizzontale GO SUMP. Il progetto è stato incentrato sulla condivisione delle sfide e lo sviluppo di soluzioni per la mobilità sostenibile nell'area MED, includendo sette categorie tipologiche di azioni (studi, progetti pilota, capitalizzazione e progetti integrati).

Cooperazione  
territoriale

Per garantire la necessaria interrelazione tra i diversi programmi (regionali, nazionali ed europei), la programmazione post 2020 dovrebbe avviarsi entro il 2022, come inizialmente previsto nel Programma di Cooperazione. Ciò, garantirebbe coerenza e complementarità tra le azioni finanziate dai programmi di integrazione con i Programmi di Cooperazione Territoriale Europea.



**PATRIZIO BIANCHI**

Assessore Regionale per il Coordinamento delle Politiche Europee di Sviluppo, Istruzione, Formazione Professionale, Università, Ricerca e Politiche Occupazionali, per la Regione Emilia-Romagna.



L'individuazione di temi strategici per il territorio e per le strutture regionali sarebbe un buon punto di partenza per adottare un approccio pluri-fondo e multi-programma rendendo più vincolante il contributo della cooperazione territoriale agli obiettivi della politica di coesione. È importante ribadire il ruolo dei programmi di Cooperazione Territoriale Europea che fungono da "cerniera" e sono elementi complementari alla programmazione regionale e nazionale, rafforzando la dimensione territoriale nella programmazione europea.

Lavorare  
nell'area  
Mediterranea  
ed Adriatica

Nel caso dei programmi MED, ADRION e Italia-Croazia, va sottolineato quanto la partecipazione italiana sia stata molto significativa, sia in termini di copertura geografica, sia in termini di incisività del bacino Mediterraneo a livello nazionale, regionale e macro-regionale, così come previsto dall'accordo di partenariato. **Lavorare nell'area Mediterranea e Adriatica è di fondamentale importanza per il posizionamento politico dell'Italia e dell'Europa in relazione alle sfide globali, in particolare, legate ai cambiamenti climatici, allo studio dei flussi migratori tramite *big data* ed alle future opportunità di sviluppo e innovazione nel settore**

**industriale e commerciale.** Nella prima fase del programma, la Regione Emilia-Romagna ha coinvolto *stakeholder* regionali, Università e centri di ricerca, al fine di identificare le priorità per l'attuazione di nuove azioni e progetti. Inoltre, lavorare presso territori, città ed isole è stato molto importante per la promozione di soluzioni energetiche per trasporti a basse emissioni di carbonio che possono impattare sulla salute: prevenendo malattie e riducendo l'inquinamento di aria ed acqua.

Riduzione  
del LCO<sub>2</sub> e  
promozione  
dei programmi  
di coesione  
politica

Nel prossimo periodo di programmazione, sarà fondamentale sottolineare l'importanza della qualità dell'aria incentivando nuove soluzioni per ridurre l'LCO<sub>2</sub> con strategie a livello macro-regionale in funzione del quadro normativo vigente. Questo include anche la possibilità di connettere i diversi programmi di coesione politica, identificando modi attraverso i quali dovranno essere forniti i contributi dei programmi in funzione di strategie, capacità finanziaria e priorità.

Approccio  
operativo  
top-down e  
bottom-up

Al fine di perseguire gli scopi e le opportunità illustrate precedentemente, è necessario avvalersi di **strumenti e meccanismi territoriali in grado di integrare le azioni e i**

**lavori attraverso un duplice approccio top-down (dall'alto)**, facilitando l'integrazione dei risultati della *European Territorial Cooperation* (ECT) sulla base di meccanismi forniti dal Programma e dal livello nazionale, **e bottom-up (a partire dal basso)** fornendo una maggiore spinta verso l'integrazione tramite meccanismi forniti dal livello regionale/locale.

Integrazione  
a livello  
regionale

È soprattutto grazie alla *governance* dei processi che è possibile ottenere un margine di miglioramento per un maggiore impatto di programmi e progetti nelle aree della ECT, **identificando a livello regionale il corrispettivo livello territoriale integrato a soggetti e strutture istituzionali locali** per sviluppare politiche incentrate su esigenze, strategie e progetti di sviluppo locale, in una logica sistemica.

Metodo di  
governance a  
più livelli

In altre parole, si tratta di **definire metodi di governance a più livelli**, che sottolineino la connessione del livello nazionale con il livello europeo attraverso il perseguimento di strategie comuni ad entrambi, in cui i livelli regionali e

locali definiscano un quadro di bisogni ed opportunità atto ad alimentare, in sovrapposizione alle specificità territoriali, obiettivi e strumenti a disposizione.

Attività di  
coordinamento

L'attività di coordinamento alla base di queste azioni potrebbe essere:



- **incoraggiare una migliore partecipazione**, così come il numero di Regioni coinvolte nei programmi di Cooperazione Territoriale Europea;



- **migliorare l'efficacia delle risorse** destinate alla partecipazione, facendo leva sulla realizzazione di un quadro strategico condiviso;



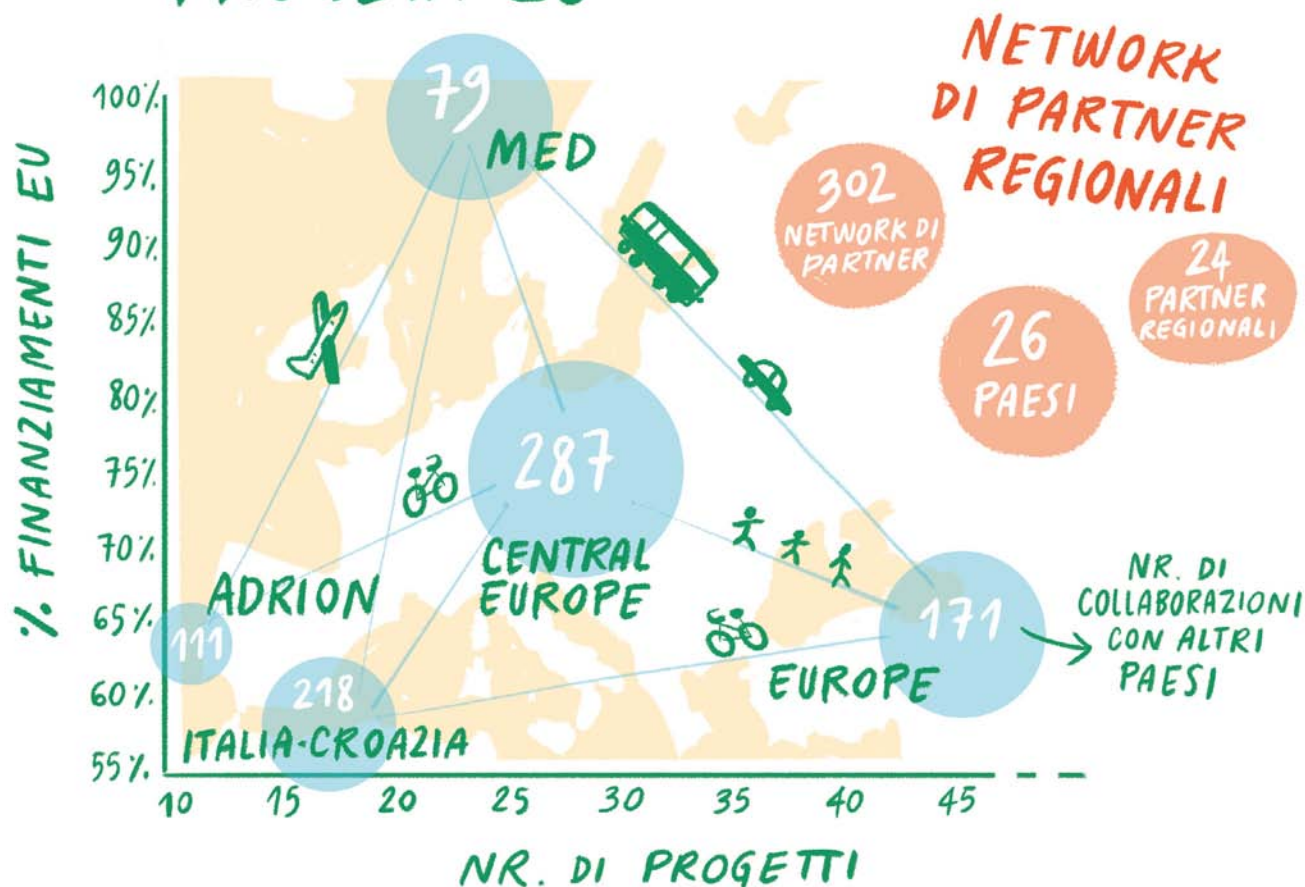
- **migliorare la capacità territoriale di generare valore aggiunto** attraverso l'attuazione di progetti coerenti con le strategie di sviluppo regionale;



- **fornire una guida per favorire l'integrazione** (e l'addizionalità) tra le politiche pubbliche.



# PROGETTI EU



## CONTESTO DEI PROGETTI EUROPEI NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

---

### il progetto MOBILITAS

Il progetto *MOBILITAS* è basato sull'implementazione di azioni pilota, approvato nella prima *call for projects* dell'Asse 2. Il secondo invito è stato aperto solo per la S.O.2.3 e solo per Progetti Integrati, tenendo in considerazione i progetti approvati nella prima fase in funzione di risorse e finanziamenti disponibili.

### Successo del progetto

Nel contesto dell'Asse 2 è stato approvato un progetto integrativo riguardante il tema della *Low carbon economy* con l'obiettivo di completare i ventidue progetti modulari selezionati alla fine del 2016, con un tasso di programmazione fondi del 99% FESR e del 98% IPA. Considerando che è stata programmata la quasi totalità della dotazione dell'Asse, per i progetti dell'Asse 2 non è stato aperto il terzo invito. Dei ventidue progetti in

corso dalla fine del 2016/inizio 2017, quattro erano progetti di studio o di capitalizzazione dei risultati. Nel corso dei primi 18 mesi, questi progetti avevano già completato le loro attività, fornito risultati intermedi e finali e nei restanti 18 mesi hanno implementato le loro azioni, seguendo un rigoroso piano di lavoro.

### Monitoraggio dei progressi

Il metodo di calcolo utilizzato nel 2014 per valutare gli indicatori di monitoraggio è stato replicato all'inizio del 2019, per misurare l'avanzamento dell'anno 2018. Il campione piani urbani locali analizzati dal sito web del Patto dei Sindaci (sviluppati principalmente tra il 2015 e il 2017), che includevano **azioni soft per la mobilità sostenibile**, erano proporzionalmente lo stesso numero degli anni precedenti: questo spiega perché i valori sono rimasti stabili.

## PARTECIPAZIONE DEI PARTNER DEL TERRITORIO REGIONALE AI PROGRAMMI CTE

**39**  
**PROGETTI**

al quale la Regione  
ha partecipato

**8**

**PROGETTI**

per i quali era  
*Lead Partner*

**302**

**PARTNER**

aderenti al  
network

**26**

**PAESI**

del network con  
cui collaborare

**9,29**

**MILIONI DI €**

contributi dell'UE a  
partner regionali

**66,72**

**MILIONI DI €**

contributi dell'UE a  
progetti con le  
regioni

**11,03**

**MILIONI DI €**

budget totale  
dei partner  
regionali

**79,25**

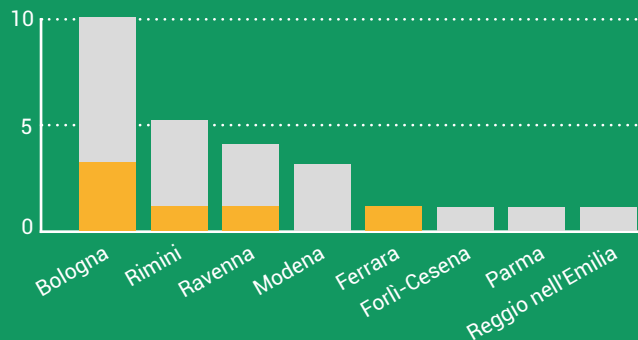
**MILIONI DI €**

budget per progetti  
con partner  
regionali

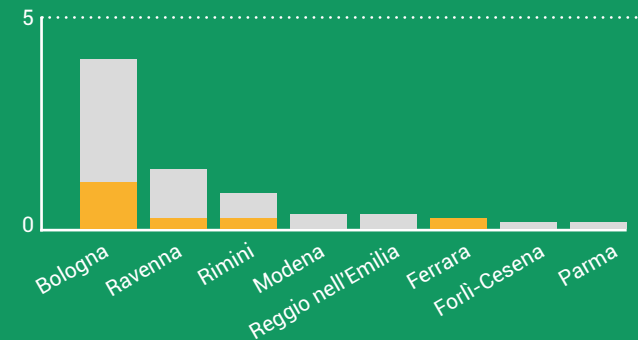
## RETE DEI PARTNER DELL'EMILIA ROMAGNA

capofila  
partner

Numero di partner regionali partecipanti per Provincia



Contributi dell'UE per Provincia (in milioni di €)



Per l'anno 2022 sono già stati presi contatti con gli aderenti al Patto dei Sindaci affinché sia garantita l'accessibilità ai dati dei loro database per valutare il monitoraggio degli indicatori, **misurando le evoluzioni delle misure di pianificazione adottate.**

Valutazione  
finale sul  
monitoraggio

Infine, a seguito dell'esperienza di monitoraggio e valutazione maturata nel 2018 dell'unità del dipartimento della Regione Emilia Romagna (Coordinamento delle Politiche Europee, Unità di Pianificazione, Cooperazione e Valutazione), è stato avviato uno studio per lo sviluppo dei sistemi di monitoraggio, con l'obiettivo di raccogliere elementi quantitativi e qualitativi utili per analizzare i principali fenomeni a livello territoriale-regionale e rendere funzionale la possibilità dell'amministrazione di migliorare le proprie capacità e definire le priorità di programmazione in stretta collaborazione con le autorità di gestione dei fondi OPs FESR, FSE e PSR, così come fatto nel progetto ADRION.



**ADDENDA**

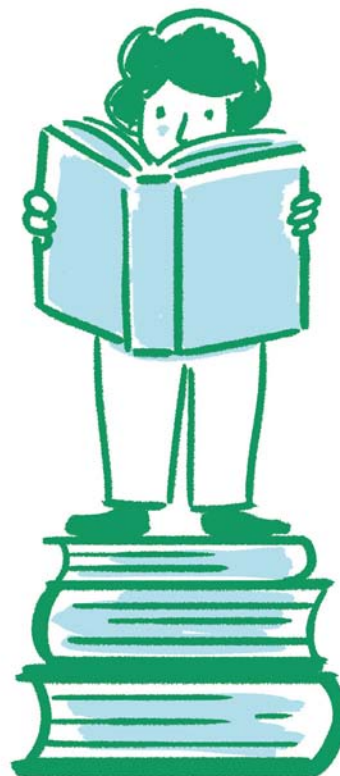


## ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

|                 |                                                                    |                  |                                                                                                                                 |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| App             | Applicazione                                                       | GHG              | Gas effetto serra                                                                                                               |
| APV             | Autorità Portuale di Valencia                                      | IARC             | Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro                                                                                |
| BEV             | Veicoli a Batteria Elettrica                                       | ICT              | Tecnologie di Comunicazione e Informazione                                                                                      |
| CAMP-sUmp       | CAMPus sustainable University mobility plans                       | IMT              | Strumento di Modellazione Integrata                                                                                             |
| C-ITS           | Sistemi Cooperativi di Trasporto Intelligente                      | IPA              | <i>Instrument for Pre-Accession Assistance</i>                                                                                  |
| CO <sub>2</sub> | Biossido di carbonio                                               | IT               | <i>Information Technology</i>                                                                                                   |
| CSLI            | <i>Cell Site Location Information</i>                              | LCO <sub>2</sub> | Biossido di carbonio liquido                                                                                                    |
| CTE             | Cooperazione Territoriale Europea                                  | LCTP             | Piani di Trasporto a Bassa Emissione di Carbonio                                                                                |
| DG MOVE         | Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea  | LOCATIONS        | Progetto europeo relativo a trasporti a basse emissioni di carbonio nelle città di destinazione crocieristica                   |
| DG RTD          | Direzione Generale Ricerca e Innovazione della Commissione Europea | LP               | Partner capofila                                                                                                                |
| EBSF            | <i>European Bus System of the Future</i>                           | MED              | Mediterraneo                                                                                                                    |
| EIP             | Partnership Europea per l'Innovazione                              | MOBILITAS        | <i>MOBility for nearLy-zero CO<sub>2</sub> in medITerranean tourism destinAtionS</i>                                            |
| EnerNETMob      | <i>Mediterranean Interregional Electromobility Networks</i>        | MOTIVATE         | <i>Promoting citizens' active involvement in the development of Sustainable Travel Plans in MED Cities with Seasonal Demand</i> |
| ERTRAC          | <i>European Road Transport Research Advisory Council</i>           | MoU              | <i>Memorandum of Understanding</i>                                                                                              |
| EV              | Veicolo Elettrico                                                  | MP               | Progetto Modulare                                                                                                               |
| EVSE            | <i>Electric Vehicles Supply Equipment</i>                          | NO <sub>2</sub>  | Diossido di azoto                                                                                                               |
| FCD             | <i>Floating Car Data</i>                                           |                  |                                                                                                                                 |
| FESR            | Fondo Europeo di Sviluppo Regionale                                |                  |                                                                                                                                 |
| FPV             | Fondazione Portuale di Valencia                                    |                  |                                                                                                                                 |
| FSE             | Fondo Sociale Europeo                                              |                  |                                                                                                                                 |



|                |                                                                                                                            |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| O <sub>3</sub> | Ozono                                                                                                                      |
| PAES           | Piano Azione Energia Sostenibile                                                                                           |
| PIL            | Prodotto Interno Lordo                                                                                                     |
| PM             | Materia particolata/Particolato                                                                                            |
| PP             | Partner di progetto                                                                                                        |
| PSR            | Programma di Sviluppo Rurale                                                                                               |
| PUMS/SUMP      | Piano Urbano della Mobilità Sostenibile                                                                                    |
| REMEDIO        | <i>REgenerating mixed-use MED carbon communities congested by traffic through Innovative low carbon mobility solutions</i> |
| SEAP           | Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile                                                                                   |
| SECAP          | Piano d'Azione per il Clima e l'Energia Sostenibile                                                                        |
| SMP            | Piano di Mobilità Sostenibile                                                                                              |
| STM            | Mobilità per il Turismo Sostenibile                                                                                        |
| SUMPORT        | <i>Sustainable Urban Mobility in MED PORT cities</i>                                                                       |
| TCS            | Sistema di Controllo del Traffico                                                                                          |
| TopDAd         | <i>Tool-Supported Policy Development Interactive Tool</i>                                                                  |
| TP/TPL         | Trasporto Pubblico/ Trasporto Pubblico Locale                                                                              |
| TWG            | Gruppi di Lavoro Tematici                                                                                                  |
| UE             | Unione Europea                                                                                                             |
| UNIMED         | Unione delle Università del Mediterraneo                                                                                   |
| UNWTO          | <i>United Nation World Tourism Organization</i>                                                                            |
| UTC            | <i>Urban Transports Community</i>                                                                                          |
| WP             | <i>Work Package</i>                                                                                                        |



## GLOSSARIO

[Glossario Interreg Mediterranean dal sito [interreg-med.eu](http://interreg-med.eu)]

### APPROCCIO BOTTOM-UP

Approccio alla pianificazione "dal basso verso l'alto" che consente di arrivare a decisioni e scelte politiche attraverso il coinvolgimento congiunto della popolazione attiva nelle scelte della città.

### AREA DI COOPERAZIONE

Per Area di Cooperazione s'intende l'insieme delle aree che cooperano all'interno del programma Interreg MED. Comprende tutti o parte dei seguenti paesi: Croazia (intero paese), Cipro (intero paese), Francia (5 regioni - Corsica, Linguadoca-Rossiglione, Midi-Pirenei, Provenza Alpi Costa Azzurra, Rodano-Alpi), Grecia (intero paese), Italia (19 regioni - Abruzzo, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Molise, Piemonte, Sardegna, Sicilia, Toscana, Umbria, Valle D'Aosta, Veneto), Malta (intero paese), Portogallo (3 regioni - Algarve, Alentejo, Area Metropolitana di Lisbon), Slovenia (intero paese), Spagna (6 regioni autonome - Andalusia, Aragona, Catalogna, Isole Baleari, Murcia, Valencia e 2 città autonome - Ceuta e Melilla), Regno Unito (Gibilterra), Albania (intero paese), Bosnia ed Herzegovina (intero paese), Montenegro (intero paese).

### ASSE PRIORITARIO DEL PROGRAMMA

Settore delle tematiche definite nel Programma di Cooperazione Interreg MED il quale ha definito quattro assi prioritari per il periodo di programmazione 2014-2020:

- asse prioritario 1: promuovere le capacità di innovazione del Mediterraneo per sviluppare una crescita intelligente e sostenibile;
- asse prioritario 2: promuovere strategie a basse emissioni di carbonio ed efficienza energetica in specifici territori MED (città, isole e zone rurali);
- asse prioritario 3: protezione e promozione delle risorse naturali e culturali del Mediterraneo;
- asse prioritario 4: rafforzamento della *governance* mediterranea.

### ATTORI REGIONALI

Per attori regionali s'intende l'insieme dei principali soggetti operanti e interessati a livello regionale ad un settore tematico specifico, indipendentemente dal loro *status* giuridico, comprendendo, quindi, sia il settore pubblico che quello privato. Questi settori comprendono diverse tipologie di enti quali amministrazioni pubbliche, fornitori e operatori di infrastrutture e servizi, agenzie tra cui RDA, gruppi di interesse, ONG, centri di ricerca e sviluppo, istituti di istruzione, imprese, imprese le PMI, organizzazioni di sostegno alle imprese.



## AZIONE PILOTA

Per azione pilota s'intende l'attuazione di progetti/studi di natura sperimentale volti a testare, valutare e/o dimostrare la fattibilità dell'azione al fine di trarne risultati da condividere con altre istituzioni e territori come esempio di buona pratica.

## AZIONI SOFT

Terminologia generica che comprende azioni, progetti, strategie, Piani d'Azione e strumenti (principalmente informatici), ad esclusione degli investimenti in infrastrutture.

## CAPITALIZZAZIONE

Organizzazione dei dati relativi all'attuazione dei programmi, dei progetti, del loro impatto e dei metodi utilizzati per rendere l'esperienza accumulata, utilizzabile per altri programmi, progetti o gruppi di *stakeholder*.

## CASO STUDIO

Un caso di studio è un'analisi descrittiva, esplorativa o esplicativa relativa ad eventi, persone, decisioni, periodi, progetti, politiche, istituzioni o altri sistemi da un punto di vista olistico. Si tratta di un metodo di ricerca di un caso reale al fine di esplorare la sua causa e trovare i suoi principi di base.

## CONDOMINIO ORIZZONTALE

Forme di *governance* partecipativa che coinvolge attivamente istituzioni, *stakeholder* e cittadini con i quali il Comune può interagire direttamente per migliorare la

mobilità multi-modale e a basse emissioni di carbonio, la logistica del trasporto merci e la qualità ambientale. Il processo coinvolge gli operatori commerciali, le imprese, i pendolari, i cittadini, le comunità e le autorità locali nella condivisione di una nuova visione relativa alla riorganizzazione degli spazi urbani e di strade altamente congestionate, attraverso soluzioni concrete.

## COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA (CTE)

La Cooperazione Territoriale Europea (CTE), meglio nota come Interreg, è uno dei due obiettivi della politica di coesione e fornisce un quadro per l'attuazione di azioni comuni e scambi di politiche tra gli Stati membri e i differenti attori regionali e locali degli Stati membri. L'obiettivo generale della cooperazione territoriale europea (CTE) è promuovere uno sviluppo economico, sociale e territoriale armonioso dell'Unione nel suo insieme.

## COOPERAZIONE TRANSNAZIONALE

Collaborazione di aree funzionali promossa tra le grandi regioni europee, comprese quelle che circondano i bacini marittimi o le catene montuose, con lo scopo di facilitare il coordinamento e la definizione di strategie per far fronte a sfide comuni al fine di favorire uno sviluppo territoriale integrato.

## CRESCITA BLU (*BLUE GROWTH*)

La Crescita Blu è la strategia a lungo termine atta a sostenere la crescita sostenibile nel settore marino e

marittimo nel suo complesso. Riconosce che i mari e gli oceani sono motori dell'economia europea con un grande potenziale d'innovazione e crescita. È, in definitiva, il contributo della Politica Marittima Integrata per raggiungere gli obiettivi strategici di Europa 2020 di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

### **ECOSISTEMA**

Un ecosistema è un complesso dinamico di comunità vegetali, animali e microrganismi e l'ambiente non vivente, che interagisce come unità funzionale. L'essere umano è parte integrante degli ecosistemi.

### **GOVERNANCE**

La *governance* si riferisce al mantenimento del coordinamento e della coerenza tra un'ampia gamma di attori con finalità e obiettivi diversi. Tali attori possono comprendere attori politici e istituzioni, gruppi di interesse, società civile, organizzazioni non governative e transnazionali

### **INDICATORE**

Un indicatore può essere definito come un modo per misurare un obiettivo da raggiungere, una risorsa impegnata, un effetto ottenuto. L'indicatore può essere qualitativo o quantitativo, inteso anche come variabile di contesto e dovrebbe essere costituito individuando una definizione specifica.

### **INTERREG**

Vedere: Cooperazione Territoriale Europea (CTE).

### **INVESTIMENTI DI PICCOLA SCALA**

Insieme degli investimenti destinati a strutture o infrastrutture di dimensioni o portata limitate, essenziali per la riuscita dell'attività pilota. Il loro scopo deve essere la dimostrazione della fattibilità e dell'efficacia di una soluzione proposta.

### **LINEE GUIDA**

Insieme di indirizzi che forniscono informazioni pratiche su come eseguire determinate azioni o ottenere i risultati attesi.

### **MED AREA**

Vedere: Area di cooperazione.

### **OBIETTIVO SPECIFICO DI PROGETTO**

Ogni progetto è composto da un obiettivo generale strutturato e definito da obiettivi specifici che esprimono in modo chiaro il cambiamento che il progetto dovrebbe mettere in atto nel corso della sua realizzazione e che dovrebbe delineare l'obiettivo strategico del progetto. Gli obiettivi specifici del progetto dovrebbero essere concreti e verificabili e dovrebbero affrontare le sfide territoriali individuate dal progetto.



## **PARTNER DI PROGETTO**

Tutti i *partner* facenti parte di un progetto diversi dal partner principale (*Partner Leader*).

## **PARTNER LEADER (LP)**

Partecipante ad un progetto che si assume la responsabilità generale dello sviluppo e della realizzazione dello stesso. Ogni *partner* principale è tenuto a concludere l'accordo di partenariato (con i *partner* del progetto) e il contratto di sovvenzione (con l'autorità di gestione), a garantire una sana gestione dei progetti transnazionali e l'attuazione delle azioni previste e a garantire un efficace scambio di informazioni tra il partenariato e gli organismi del programma e la ricezione del rimborso da parte dei partner in modo completo e il più rapidamente possibile.

## **PARTNER SCIENTIFICO**

*Partner* che ha un ruolo principalmente incentrato sullo sviluppo della conoscenza a livello scientifico.

## **PIANO D'AZIONE**

Lo scopo di un Piano d'Azione è quello di suddividere i risultati e gli obiettivi strategici in compiti specifici. Il Piano d'Azione si compone delle misure da adottare e delle attività che devono essere svolte per il successo di una strategia. Dovrebbe, quindi, prevedere una scansione temporale di previsione delle azioni, le risorse finanziarie disponibili e la definizione dei responsabili. Questo tipo di *output* può riguardare lo sviluppo di nuovi progetti o il

miglioramento/aggiornamenti di Piani d'Azione esistenti, nonché la loro successiva attuazione. Questo strumento non va confuso con il concetto di Piano di Lavoro.

## **PRODOTTO DI PROGETTO (OUTPUT)**

I risultati di un progetto si ottengono a seguito dell'attuazione delle attività che comporta la realizzazione di un *output* inteso come prodotto generato a seguito dell'attività. Ogni prodotto dovrebbe essere definito da un indicatore e dovrebbe contribuire direttamente alla realizzazione del risultato del progetto.

## **PROGETTO MODULARE**

Questo concetto si riferisce a tutti i progetti tematici basati su moduli degli assi 1, 2 e 3. Un progetto può essere composto da uno o più moduli a seconda della sua strategia, dei principali obiettivi, risultati attesi, competenze ed esperienze di partenariato. Viene definito un tipo di progetto per ciascuna delle configurazioni possibili (modulo singolo o multi-modulo).

## **PROGETTO ORIZZONTALE**

I progetti orizzontali sono l'elemento unificante di una comunità tematica di progetti. Essi sono responsabili della costruzione di attività comunitarie, della comunicazione e della capitalizzazione congiunta dei progetti pertinenti.

## **REPLICABILITÀ**

Possibilità di duplicare, copiare, riprodurre o ripetere ciò

che è stato attuato con successo da un progetto, in altri settori, programmi o in altri territori.

### **RISULTATO DI PROGETTO**

Risultato immediato derivante dalla realizzazione di un progetto come insieme dei vantaggi e benefici ottenuti. Il risultato dovrebbe indicare il cambiamento cui il progetto mirava.

### **SOSTENIBILITÀ**

Capacità di svolgere un'attività senza generare un significativo deterioramento dell'ambiente o l'esaurimento delle risorse naturali da cui dipende il benessere degli esseri umani.

### **STAKEHOLDER**

Chiunque, all'interno o all'esterno di un'organizzazione, sia interessato a un progetto o benefici dei suoi risultati.

### **STRATEGIA EUROPEA 2020**

Europa 2020 è la strategia decennale dell'UE per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Per conseguire tale obiettivo, sono stati fissati cinque obiettivi ambiziosi, riguardanti l'occupazione, la ricerca e lo sviluppo, il cambiamento climatico e la sostenibilità energetica, l'istruzione e la lotta contro la povertà e l'esclusione sociale. La politica di coesione è impegnata a sostenere finanziariamente la strategia

Europa 2020. Per questo motivo, nel periodo di programmazione 2014-2020, il finanziamento è stato destinato a 11 obiettivi tematici che perseguono gli obiettivi di Europa 2020. Una percentuale specifica di investimenti deve concentrarsi su questi obiettivi tematici. Grazie a questo orientamento tematico, i finanziamenti della politica di coesione vengono spesi in modo da aiutare l'Europa a diventare più innovativa, efficiente, sostenibile e competitiva.

### **STRUMENTO (TOOL)**

Inteso come un mezzo per svolgere un compito o uno scopo specifico. Gli strumenti dovrebbero essere sviluppati congiuntamente a livello transnazionale ed essere innovativi. Essi comprendono strumenti analitici, di gestione, tecnici, *software*, di monitoraggio, di pianificazione, di supporto decisionale, di valutazione ecc.

### **TECNOLOGIE DELL'INFORMAZIONE E DELLA COMUNICAZIONE (ICT)**

Le ICT si riferiscono a tecnologie che forniscono l'accesso alle informazioni attraverso le telecomunicazioni. Esse sono simili alle *Information Technology* (IT), ma si concentrano principalmente sulle tematiche legate alla comunicazione: questo include internet, reti *wireless*, telefoni cellulari e altri mezzi di comunicazione.



## **TRASPORTO A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO**

Il trasporto sostenibile a basse emissioni di carbonio fornisce infrastrutture e un funzionamento economicamente valido che offrono un accesso sicuro sia per le persone che per le merci, riducendo nel contempo gli impatti negativi, a breve e lungo termine, sull'ambiente locale e globale.

## **TRASPORTO MULTI-MODALE**

Per trasporto multi-modale s'intende il trasporto di persone o di merci che avviene con almeno due diversi mezzi di trasporto. Le soluzioni di trasporto rispettose dell'ambiente sono quelle che consentono una significativa riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, NOx e rumore.

## **TURISMO RESPONSABILE**

Turismo che massimizza i benefici per le comunità locali, minimizza gli impatti sociali o ambientali negativi e aiuta la popolazione locale a conservare culture e *habitat* o specie fragili.

*[Dichiarazione di Città del Capo sul turismo responsabile]*

## **TURISMO SOSTENIBILE**

Turismo che tiene conto degli impatti economici, sociali e ambientali attuali e futuri, rispondendo alle esigenze dei visitatori, dell'industria, dell'ambiente e delle comunità ospitanti. Il turismo sostenibile è definito da linee guida e buone pratiche per lo sviluppo del turismo stesso in ogni sua forma, sia esso di massa o di nicchia, e prevede

l'applicazione di principi di sostenibilità che si riferiscono ad aspetti ambientali, economici e socio-culturali che devono equilibrarsi tra di loro al fine di garantire la sostenibilità nel lungo termine.

## **VALUTAZIONE**

Parte del processo di selezione del progetto che ne implica un'analisi approfondita che avviene durante (valutazione itinere, valutazione intermedia) e/o dopo la sua attuazione (valutazione finale). Essa mira ad ottenere un giudizio generale e imparziale sui risultati del progetto (portata e qualità degli *output* e dei risultati) e sull'impatto.

## BIBLIOGRAFIA

Arnstein S. (1969) *A ladder of citizen participation*. *Journal of the American Institute of planners*. pp 35-4, 216-224

Cavallaro F., Irranca Galati O., Nocera S. (2017) *Policy Strategies for the Mitigation of GHG Emissions caused by the Mass-Tourism Mobility in Coastal Areas*. *Transportation Research Procedia*, Volume 27, pp. 317-324

Duval T.D. (2007) *Tourism and Transport: modes, Networks and Flows (led.)* Channel View Publications, Clevedon, Inghilterra

La Rocca A.R. (2015) *Tourism and Mobility. Best practices and conditions to improve urban liveability. Tema*. *Journal of Land Use, Mobility and Environment*, Volume 8, Issue 3, pp. 311-330

Law n. 10/2017 (2019) *Guidelines for the regional cycling system*. In collaborazione con il Progetto Life integrato Prepair

Rodrigue J.P., (2017) *The Geography of Transport system*. Routledge, New York

Sinha K.C, Labi S., (2007) *Transportation Decision Making: Principles of Project Evaluation and Programming*. Hoboken, John Wiley & Sons, Inc.

Tomasoni L., CODATU (2017) *An international critical*

*comparison of SUMP guidelines: focus on developing countries*, Elsevier B.V.

Vittadini M.R. (2015) *Muoversi in città*. Edizione Ambiente, Milano, p. 283

## DOCUMENTI ONLINE

Butin C., Chaumier H. (2019) *Results analysis report: Preparing results to be transferred - GO SUMP Project* Pdf <https://urban-transport.interreg-med.eu/what-we-achieve/deliverable-library/>

Chinellato M., Staelens P. et al. (2017) *Users' needs analysis on SUMP take up*. Pdf [http://www.sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up%20-%20Users%27%20needs%20analysis%20on%20SUMP%20take-up.pdf](http://www.sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up%20-%20Users%27%20needs%20analysis%20on%20SUMP%20take-up.pdf)

Chinellato M., Thorsten K., Stefan W. (2018) *SUMPs status report*. Pdf [http://www.sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/CIVITAS-SUMPs-Up\\_-\\_Status\\_of\\_SUMP\\_Take-up.pdf](http://www.sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/CIVITAS-SUMPs-Up_-_Status_of_SUMP_Take-up.pdf)

Thomas D. et al. (2018) *The status of sumps in EU member states*. Pdf [http://www.sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_\\_\\_PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf](http://www.sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf)

European Commission (2016) *Communication from*



*the European Commission to the European Parliament, to the Council, to the Economic and Social Committee, and to the Committee of the Regions - A European Strategy for Low-Emission Mobility.* Pdf <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

European Commission (2017) *Road safety statistics: What is behind the figures?* Pdf [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-18-2762\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-2762_en.htm)

European Commission (2018) *Europe on the Move: Shaping the future of Mobility factsheet* Pdf [https://ec.europa.eu/commission/news/europe-move-2018-may-17\\_en](https://ec.europa.eu/commission/news/europe-move-2018-may-17_en)

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - ELTIS (2014), *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - ELTIS (2016) *Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plan* [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - ELTIS (2019) *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Second Edition) - Final Draft for SUMP Conference 12 June 2019* [https://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines\\_for\\_developing\\_and\\_implementing\\_a\\_sustainable\\_urban\\_mobility\\_plan\\_2nd\\_edition.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines_for_developing_and_implementing_a_sustainable_urban_mobility_plan_2nd_edition.pdf)

European Union, EU, (2017) *European Urban Mobility - Policy Context.* Pdf <https://civitas.eu/document/european-urban-mobility-policy-context>

European Union, EU, (2018) *Standards for Developing a SUMP - Action Plan report.* Pdf [http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_-\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf)

Mobilise Your City (2019) *Factsheet Sustainable Urban Mobility Plans.* Pdf [http://mobiliseyourcity.net/wp-content/uploads/sites/2/2019/02/MYC\\_SUMP-Factsheet\\_ENG.pdf](http://mobiliseyourcity.net/wp-content/uploads/sites/2/2019/02/MYC_SUMP-Factsheet_ENG.pdf)

Patrick Mercier-Handisyde (2019) *H2020 to Horizon Europe: which opportunities for research in the Mediterranean Region* - Presentation during UNIMED Week in Brussels, 20th March 2019 Pdf <https://urban-transport.interreg-med.eu/fr/news-events-french/news-french/detail-french/actualites/eu-research-and-developments-supports-to-promote-sustainable-transportation-and-citizens-well-bein/>

Regione Emilia Romagna (2019) *Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L.R. n. 10/2017)* in coordinamento con il Progetto Life integrato Prepair. Pdf <https://partecipazione.regione.emilia-romagna.it/news/normali/2019/sistema-della-ciclabilita-la-regione-presenta-le-linee-guida>

Rupprecht Consult (2014) *Guidelines: developing and*

*implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Pdf [http://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump\\_final\\_web\\_jan2014b.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf)

UNWTO World Tourism Organization (2018) *Tourism Highlights*. Pdf [https://www.slovenia.info/uploads/dokumenti/unwto\\_tourism\\_highlights\\_2018.pdf](https://www.slovenia.info/uploads/dokumenti/unwto_tourism_highlights_2018.pdf)

Weinberger R., Millard-Ball A., Hampshire R., (2017) *Parking-Cruising Caused Congestion*. Full text-paper [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2906528](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2906528)

World Commission on Environment and Development, WCED, (1987) *Our Common Future: Brundtland Report*. Pdf <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

## SITI WEB

*Civitas: Cleaner and better transport in cities*. <https://civitas.eu/>

*Congestion and urban mobility/European Commission*. [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en)

*Eltis: The urban mobility observatory*. <https://www.eltis.org/>

*Emissions of air pollutants from transport/*

*European Environment Agency*. <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-air-pollutants-8/transport-emissions-of-air-pollutants-6>

*Impacts of long commutes on health and productivity/Business Insider*. <https://www.businessinsider.com/long-commutes-have-an-impact-on-health-and-productivity-2017-5?IR=T>

*Sustainable Development and the '3Es'/The Geography of Transport Systems*. [https://transportgeography.org/?page\\_id=6256](https://transportgeography.org/?page_id=6256)

*Greenhouse gas emissions from transport*. <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-11>

*MedUrbanTools: Who is Who Map*. <http://medurban-tools.com/>

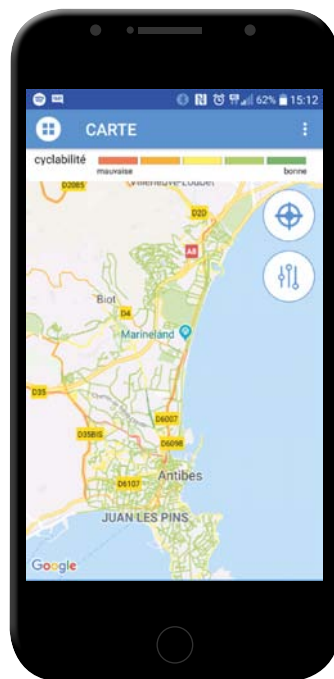




**APP  
REALIZZATE**

## ETHICYCLE

*Ethicycle* è l'App delle città di Antibes, Villanova Lobetto e Biot con lo scopo di aumentare l'attrattiva di questi territori attraverso la mappatura di piste ciclabili e punti di interesse utilizzando schede dedicate.



### Utilità

- Mappatura delle piste ciclabili e degli incroci pericolosi
- Mappatura dei punti d'interesse
- Suggerimenti per escursioni e gite in bicicletta

**Sistema operativo**  
Android/iOs

**Ultima versione 2019**  
Versione 4.2

**Lingua disponibile**  
Francese

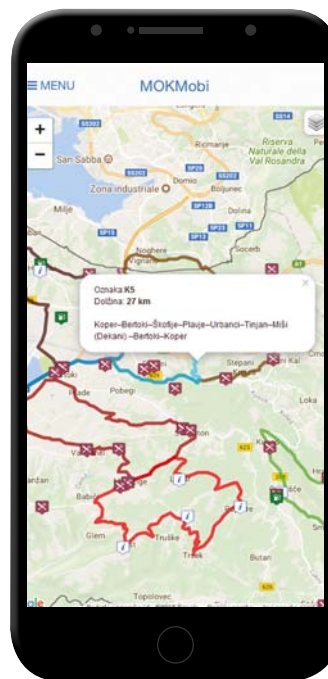
**Concessione**  
Gratuita

**Sviluppatori/Gestori**  
ENERGIES 2050

**Disponibile online**  
[energies2050.org/mobilitas](http://energies2050.org/mobilitas)

## MOK MOBI

L'App fornisce informazioni sulla densità del traffico, la posizione in tempo reale degli autobus e mappa le piste ciclabili. Aiuta i visitatori e la popolazione locale a spostarsi in città utilizzando i mezzi sostenibili.



### Utilità

- Informazioni sul traffico (densità del traffico, telecamere attive, parcheggi gratuiti e lavori stradali)
- Informazioni su linee, fermate e tracciamento degli autobus con orari in tempo reale
- Percorsi per ciclisti e pedoni

**Sistema operativo**  
Android/iOs

**Ultima versione 2019**  
Versione 1.3

**Lingua disponibile**  
Sloveno

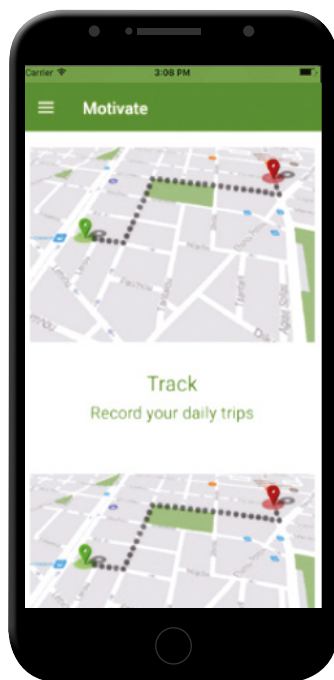
**Concessione**  
Gratuita

**Sviluppatori/Gestori**  
TEKASO d.o.o.

**Disponibile online**  
[pic.harphasea.si/mok-mobi](http://pic.harphasea.si/mok-mobi)

## MOTIVATE APP

L'app promuove l'impegno dei cittadini nella pianificazione della mobilità sostenibile urbana: viene chiesto all'utente di impegnarsi attivamente al cambiamento della città contribuendo nel processo decisionale SUMP.



### Utilità

- Abitudini giornaliere dell'utente
- Valutazione delle attuali misure di mobilità
- Possibilità di proporre nuovi interventi

### Sistema operativo

Android/iOS

### Ultima versione 2019

Versione 1.9

### Lingua disponibile

Inglese/Greco/Italiano/Portoghese

### Concessione

Gratuita

### Sviluppatori/Gestori

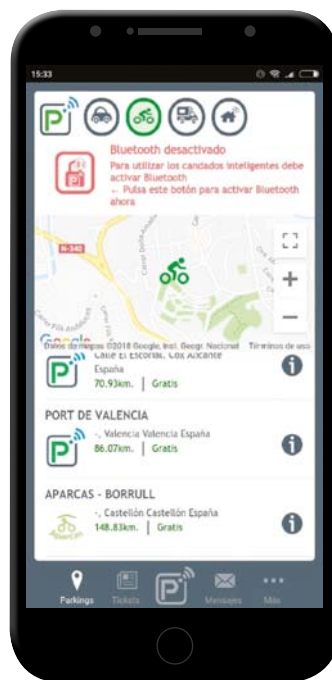
Centro di Ricerca e Tecnologia di Hellas (CERTH) - Istituto dei Trasporti dell'Ellenico (HIT)

### Disponibile online

[motivate.imet.gr](https://motivate.imet.gr)

## PVERDE

App per il noleggio di biciclette elettriche a disposizione dei passeggeri delle crociere che giungono a Valencia. L'app fornisce un codice di apertura del parcheggio per l'utilizzo del veicolo e il successivo deposito.



### Utilità

- Noleggio bici elettriche
- Sistema intelligente di parcheggio

### Sistema operativo

Android/iOS

### Ultima versione 2019

Versione 2.0.1

### Lingua disponibile

Inglese/Spagnolo

### Concessione

Gratuita

### Sviluppatori/Gestori

Up2City

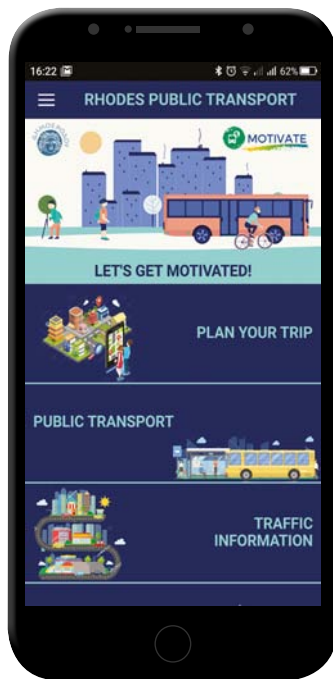
### Disponibile online

[play.google.com/store/apps/details?id=com.geotapgames.pverde](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.geotapgames.pverde)



## RHODES PUBLIC TRANSPORT

L'App connessa al sistema di informazioni sul traffico esistente aggiorna in tempo reale informazioni su condizioni del traffico e orari degli autobus a beneficio dei residenti e dei turisti in visita nella città.



### Utilità

- Orari degli autobus
- Informazioni sul traffico
- Pianificazione del viaggio
- Intermodalità TPL e auto
- Guida della città

### Sistema operativo

Android/iOs

### Ultima versione 2019

Versione 0.1.5

### Lingua disponibile

Inglese/Greco

### Concessione

Gratuita

### Sviluppatori/Gestori

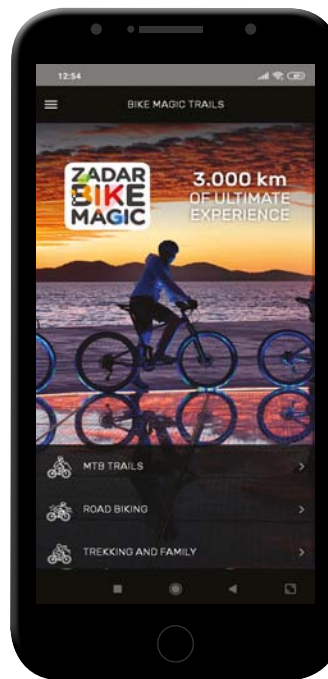
Comune di Rhodes e RODA  
- Compagnia Trasportistica  
Municipalizzata

### Disponibile online

[mobility.rhodes.gr](http://mobility.rhodes.gr)

## ZADAR BIKE MAGIC

L'App analizza i percorsi per giungere alla destinazione scelta, categorizzando e classificando un massimo di 87 piste ciclabili e percorsi progettati per ciclisti professionisti e dilettanti.



### Utilità

- Categorizzazione e classificazione degli itinerari per tipo di utente
- Informazioni turistiche

### Sistema operativo

Android/iOs

### Ultima versione 2019

Versione 5.0.5

### Lingua disponibile

Inglese/Croato

### Concessione

Gratuita

### Sviluppatori/Gestori

Studio di progettazione  
Lloyd/ Ente turistico di Zadar

### Disponibile online

[play.google.com/store/apps/details?id=hr.apps.n7745&hl=it](https://play.google.com/store/apps/details?id=hr.apps.n7745&hl=it)

# **PANORAMICA SUGLI AUTORI**





### PETER CANCIANI

Responsabile di progetto presso il CEI (*Central European Initiative*), con elevata esperienza lavorativa nel campo della sostenibilità, della mobilità urbana e della bio-economia.

*Autore dei capitoli 1.4.7, 4.1*



### NUNO CANHA

Phd in Scienze Ambientali, ricercatore presso C2TN/IST e Università di Lisbona. Responsabile della comunicazione nel progetto *REMEDIO* e della partecipazione in altri progetti finanziati dall'UE.

*Co-autore dei capitoli 1.4.6, 4.2.7, 4.3.4.2*



### HELOÏSE CHAUMIER

Urbanista, *project manager* di CODATU, si occupa della promozione e dello sviluppo in ambito urbano della mobilità sostenibile. Supporta la capitalizzazione dei progetti della rete di GO SUMP.

*Autrice dei capitoli 2.2, 5.1*



### MATILDE CHINELLATO

Coordinatrice di progetti sulla mobilità presso EUROCITIES, dove analizza lo *status* dei PUMS nell'UE e lavora sull'implementazione dei Piani stessi. Autrice della nuova guida sui PUMS delle aree metropolitane.

*Autrice dei capitoli 2.3, 5.1*



### ANDREA CONTI

Consulente tecnico sulla mobilità sostenibile e dottorando in Teoria del Design presso il Dipartimento di Architettura del Paesaggio dell'Università Svedese di Scienze Agrarie a Uppsala.

*Autore del capitolo 3.3*



### JOANA COUTINHO

Dottorato di Ricerca in Chimica sulla pianificazione di campagne per la qualità dell'aria, ricercatrice presso la C2TN/IST, referente di progetti dell'UE e responsabile della comunicazione del progetto *REMEDIO*.

*Co-autrice dei capitoli 1.4.6, 4.2.7, 4.3.4.2*



### GUILLAUME DE LABOULAYE

Responsabile del programma ENERGIES 2050, docente di Ingegneria in Università francesi e non. Impegnato nell'azione globale sul cambiamento climatico, sull'energia e sulla sostenibilità territoriale.

*Autore del capitolo 4.3.3.2*



### SERENA DE ROSA

*Project manager* dell'Agenzia Piano Strategico di Rimini. Laureata in Economia e Management del Turismo presso la Scuola di Economia, Management e Statistica dell'Università di Bologna.

*Autrice del capitolo 4.3.3.3*





### OLGA IRRANCA GALATI

Coordinatore Tecnico Area Trasporti e Logistica della Città Metropolitana di Venezia. Laureata in Pianificazione Territoriale, è stata assegnista di ricerca e responsabile del WP3 del progetto *MOBILITAS* per conto di IUAV di Venezia.

*Autrice dei capitoli 2.1, 2.4, 4.2.3*



### SAVERIO GINI

Responsabile anziani di progetto presso MemEx con esperienza maturata nel settore ITS, in particolare, bigliettazione elettronica e definizione di soluzioni e servizi innovativi per il trasporto pubblico e la mobilità.

*Autore del capitolo 4.2.2*



### PEDRO GOMES

*Project manager* per l'Energia Sostenibile, i Trasporti e la Mobilità presso AGENEAL, Agenzia Locale per la Gestione dell'Energia di Almada. Partecipa a diversi progetti finanziati dall'UE (Interreg, H2020, IEE).

*Autore dei capitoli 1.4.5, 4.3.3.4, 4.3.3.5, 4.3.3.6*



### CHRISOSTOMOS KALOGIROU

Amministratore delegato della *Major Development Agency Thessaloniki S.A.*, coordinatore del progetto *REMEDIO*, responsabile dei programmi di Sviluppo e Gestione del Ministero dell'Economia greca.

*Autore del capitolo 4.3.5.1*



### LARISA KUNST

Sociologa, responsabile del progetto *MOBILITAS* presso il Centro di Sviluppo Regionale di Koper (LP), coordinatrice delle attività di Sviluppo Regionale e delle questioni relative alla mobilità, con focus sulla mobilità ciclistica.

*Autrice dei capitoli 1.4.4, 4.3.3.8*



### STEFANIA LEONI

Assistente tecnico coinvolto nell'implementazione della *governance* del programma MED e di altri ECTC e coordinatrice della Regione Emilia Romagna per l'individuazione delle priorità di progetto con *stakeholder* regionali e locali.

*Autrice of the chapter 5.3*



### FRANCESCA LIGUORI

Coordinatrice scientifica del progetto *REMEDIO*, lavora presso l'Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione Ambientale della Regione Veneto (ARPAV) su analisi e modellazione dell'inquinamento atmosferico.

*Autrice dei capitoli 1.4.6, 4.2.7*



### ROBERTA LIXIA

Laureata in pianificazione territoriale, *project manager* con esperienza in efficienza energetica e ambientale. Responsabile dell'Asse *Low carbon economy* nell'ambito del programma Interreg MED.

*Autrice del capitolo 1.1*

### IVÁN LUQUE SEGURA



Ingegnere edile con esperienza in Europa e Africa in Urbanistica, Gestione dell'Energia e Servizi Urbani, specializzato in progetti legati alla sostenibilità in ambito urbano nei territori dell'area MED.

*Autore del capitolo 1.4*

### GIORGIA MANCINELLI



Ingegnere dei Sistemi Edilizi e Urbani, Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica, collaboratrice dell'Agenzia Piano Strategico di Rimini, vice-presidente FIAB Rimini (Federazione Italiana Ambiente e bicicletta).

*Coordinatrice della pubblicazione, autrice dell'abstract*

### IOANNIS MARDIKIS



Esperto in comunicazione e sviluppo aziendale, attualmente attivo in quattro progetti europei relativi all'elettromobilità e alla *green and blue growth*. Membro della Dynamic Vision.

*Autore del capitolo 1.4.2*

### ERMETE MARIANI



Responsabile dell'Informazione e della Comunicazione presso UNIMED - Unione delle Università del Mediterraneo, con vasta esperienza in giornalismo e tematiche internazionali legate al Mediterraneo.

*Autore del capitolo 5.2*

### ELENI-DANAI MAVRAKI



Responsabile del progetto Mobilità Urbana Sostenibile per l'Efficienza Energetica nei settori edilizia e trasporti. Membro dell'Agenzia *Aegean Energy and Environment*, partner del progetto MOTIVATE.

*Co-autrice del capitolo 1.4.5*

### PARASKEVI MORAITOU



Architetto con Master in Scienze di Pianificazione Urbana, capo dell'Unità di Pianificazione e Sviluppo del Dipartimento di Pianificazione e Organizzazione del Comune di Rhodes.

*Co-autrice del capitolo 4.3.3.5*

### CAROLINA NAVARRO



Ingegnere Industriale con Master in Gestione del Porto e Trasporto Inter-modale. Manager d'area e responsabile di progetti relativi ai porti, alle navi da crociera e alla mobilità della Fondazione Portuale di Valencia.

*Autrice dei capitoli 4.2.8, 4.3.4.1, 4.3.4.2*

### SILVIO NOCERA



Professore Associato di Economia dei Trasporti presso l'Università IUAV di Venezia, Ingegnere Civile, Phd in Pianificazione dei Trasporti. I suoi campi di ricerca includono la valutazione economica dei sistemi di trasporto.

*Autore dei capitoli 2.1, 2.4, 4.2.3*





### VITTORIO PAPALEO

Ingegnere e collaboratore della Fondazione Magna Grecia - Università di Catanzaro per il progetto **CAMP-sUmp** (Responsabile del WP3 - Studio).

*Autore dei capitoli 1.4.1, 4.2.1*



### VALENTINA RIDOLFI

Coordinatrice dell'Agenzia del Piano Strategico di Rimini e responsabile di tutti i progetti locali, nazionali ed europei realizzati o partecipati dall'Agenzia, compreso il progetto **MOBILITAS**.

*Direttore del manuale e autrice della prefazione*



### ALBERTO ROSSINI

Responsabile dell'Ufficio di Piano del Comune di Misano Adriatico con compiti relativi anche alla mobilità sostenibile e al TPL, lavora presso il Servizio Mobilità di Sistema e Progetti Europei della Provincia di Rimini.

*Autore dei capitoli 3.1, 3.2, 4.3.2.2, 4.3.3.7*



### ANA CATARINA SABINO

Ingegnere Ambientale con Master in Ingegneria Sanitaria. Collaboratrice del Comune di Loures - Unità Sostenibilità Ambientale e del progetto **REMEDIO**.

*Autrice del capitolo 4.3.5.2*



### CARLOS SANCHEZ

Architetto con Master in Energia Solare Fotovoltaica, *Eco-audit* e Pianificazione Ambientale Aziendale. Coordinatore di progetti dell'UE in materia di mobilità, energia, sostenibilità e ambiente per il Comune di Malaga.

*Autore del capitolo 1.2*



### EMIRIANA SAKO

Architetto, Direttore Generale dei Lavori Pubblici e dei Servizi del Comune di Durrës. *Project manager* del progetto **SUMPORT** e promotrice del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della città di Durrës.

*Autrice del capitolo 4.3.2.4*



### PAULO SARIĆ

Associato *senior* responsabile dell'attuazione di progetti dell'UE con competenze nei settori intermodalità e turismo sostenibile presso l'Agenzia di Sviluppo di Zadar - **ZADRA NOVA**.

*Autore del capitolo 4.3.3.1*



### DONATELLA SOLURI

Giornalista ed esperta di comunicazione, collaboratrice della Fondazione Magna Grecia - Università di Catanzaro per il progetto **CAMP-sUmp** (Responsabile della WP2 - Comunicazione).

*Autrice dei capitoli 1.4.1, 4.2.1*

### OLGA IZQUIERDO SOTORRÍO



Responsabile di progetto presso il CEI (*Central European Initiative*), con esperienza in progetti di cooperazione nei settori dello sviluppo sostenibile e della comunicazione.

*Autrice dei capitoli 1.4.7, 4.2.6, 4.2.8*

### PETER STAELENS



Coordinatore di progetti legati al tema della mobilità sostenibile per EUROCI-TIES, *project manager*, referente della capitalizzazione dei progetti della rete GO SUMP.

*Autore dei capitoli 1.3, 5.1*

### ANJA STAREC



Responsabile di progetti su tematiche legate alla mobilità sostenibile, all'efficienza energetica e all'economia circolare presso *Area Science Park*, Trieste.

*Autrice del capitolo 1.4.3*

### IVANA ŠTRKALJ



Responsabile di progetti internazionali e della realizzazione di percorsi partecipati al fine di aumentare la consapevolezza pubblica e l'impegno sociale riguardo a temi legati alla mobilità e all'ambiente.

*Autrice dei capitoli 4.3.1.2, 4.3.2.1,*

### STELIOS STYLIANIDIS



Architetto Urbanista del Comune di Limassol, responsabile della pianificazione, dello sviluppo e della mobilità. Referente del gruppo di lavoro che si occupa della realizzazione delle azioni pilota del progetto *SUMPORT*.

*Autore dei capitoli 4.3.1.2, 4.3.2.1*

### TOMO ŠUNDOV



Responsabile presso il Settore Fondi Internazionali e UE della città di Split - Dipartimento di *Smart City* e Digitalizzazione, coordinatore di riferimento per il progetto *REMEDIO*.

*Autore del capitolo 4.3.4.3*

### FABIO TOMASI



Dirigente presso l'Unità Progetti Internazionali dell'*Area Science Park* di Trieste, coordinatore di diversi progetti europei sulla mobilità sostenibile e l'efficienza energetica.

*Autore dei capitoli 4.2.5, 4.3.1.1*

### STELLA ZOUNTSA



Dottorando in Politica Regionale Europea, *project manager* del progetto *REMEDIO* presso MDAT SA, Dipartimento Programmi Cofinanziati e Cooperazione Internazionale.

*Autrice del capitolo 4.3.5.1*



# RINGRAZIAMENTI



Ayuntamiento  
de Málaga



Unione delle Università del Mediterraneo  
Mediterranean Universities Union  
Union des Universités de la Méditerranée  
إتحاد الجامعات المتوسطية

# Interreg *M*editerranean



EUROPEAN UNION



URBAN  
TRANSPORTS



CAMP-sUmp



EnerNETMob



LOCATIONS



MOBILITAS



MOTIVATE



REMEDIO



SUMPORT

**Titolo**

Manuale della mobilità sostenibile in area MED  
Versione 1.2 Settembre 2019

**Realizzato all'interno dell'INTERREG MED Programme**

*MOBILITAS - MOBility for nearLy zero CO<sub>2</sub> in  
MedITerranean tourism destinAtionS*

**Informazioni**

Agenzia Piano Strategico di Rimini  
info@agenziapianostrategico.it  
+39 0541 704377

**Stampa**

Maggioli S.p.A. - Santarcangelo di Romagna

**Illustrazioni e rielaborazioni fotografiche**

© Housatonic S.r.l Unipersonale (2019)  
www.housatonic.eu

**Foto in copertina**

© canadastock/Shutterstock.com, Dubrovnik

© ZGPhotography/Shutterstock.com, Malta. Foto rielaborato da  
Housatonic S.r.l Unipersonale (2019)

© per foto, grafiche, illustrazioni ed immagini

© per fotografi, testi e autori della ricerca



*Creative Common (CC) 4.0 International*

Attribuzione, Non commerciale, Condividi allo stesso modo

