



NEWSLETTER 1 | FEBBRAIO 2017

Come può il pubblico contribuire a una pianificazione efficiente dei trasporti?

Il 15 e 16 settembre 2016 si è svolto presso il Municipio di Lubiana il primo workshop del progetto SMART-MR – Misure sostenibili per ottenere trasporti resilienti nelle regioni metropolitane, finanziato dal programma Interreg Europe – organizzato dall’Agenzia di sviluppo regionale della Regione urbana di Lubiana (RRA LUR) e dall’Istituto geografico del Centro di ricerca scientifica dell’Accademia slovena delle scienze e delle arti Anton Melik (ZRC SAZU) dal titolo “Pianificazione partecipata dei trasporti”. Al primo dei sette

workshop del progetto, al quale hanno preso parte oltre 50 partecipanti provenienti da otto regioni metropolitane – Oslo e Akershus (Norvegia), Goteborg (Svezia), Helsinki (Finlandia), Budapest (Ungheria), Roma (Italia), Porto (Portogallo), Barcellona (Spagna) and Lubiana (Slovenia) – sono stati messi in rilievo due argomenti principali, ossia chi coinvolgere nella pianificazione dei trasporti e in che modo. I partecipanti hanno scambiato le loro esperienze ed esempi di buone e cattive pratiche delle loro regioni metropolitane.



Participants of the Ljubljana Workshop with European Commissioner Violeta Bulc, September 2016.



SMART-MR (Misure sostenibili per ottenere trasporti resilienti nelle regioni metropolitane) è un progetto finanziato dal programma Interreg Europe iniziato ad aprile 2016 che terminerà a marzo 2021 e che ha un budget totale di circa 2,2 milioni di euro.

Contatto Regione urbana di Lubiana

dott. Janez Nared

Istituto geografico del Centro di ricerca scientifica dell’Accademia slovena delle scienze e delle arti Anton Melik
Telefono: +386 1 200 27 16
Email: janez.nared@zrcsazu.si



Katja Butina

Agenzia di sviluppo regionale della Regione urbana di Lubiana
Telefono: +386 1 306 19 14
Email: katia.butina@ljubljana.si

SMART-MT: come tutto è iniziato



Poiché la mobilità è una questione cruciale per le regioni metropolitane, i partner di Oslo-Akershus, Göteborg, Budapest, Lubiana e Roma hanno deciso di proseguire la fruttuosa collaborazione iniziata con il progetto Catch_MR, finanziato dal programma Interreg IV C. Nel settembre del 2013 i partner potenziali di Lubiana, Oslo-Akershus, Göteborg, Berlino, Vienna e Budapest si sono incontrati a un meeting preparatorio a Vienna dove sono stati identificati i bisogni principali dei partner. Gli stessi partner hanno anche partecipato al meeting preparatorio che si è svolto a Lubiana nel maggio del 2014. Durante il meeting i partner hanno definito il nome e la struttura del progetto e hanno deciso che l'Istituto geografico del Centro di ricerca scientifica dell'Accademia slovena delle scienze e delle arti sarebbe stato il capofila. Poiché i partner potenziali di Vienna e Berlino erano impossibilitati a partecipare al progetto, vennero invitati Helsinki, Porto e Barcellona i quali si sono tutti uniti al partenariato. Nel giugno del 2015 c'è stato un ulteriore meeting preparatorio a Roma dove sono state specificate tutte le attività di progetto, individuati i partner responsabili e predisposto il budget complessivo.



Vista notturna della stazione ferroviaria di Lubiana.

Il progetto

SMARTMR – Misure sostenibili per ottenere trasporti resilienti nelle regioni metropolitane è un progetto finanziato dal programma Interreg Europe iniziato ad aprile 2016 che terminerà a marzo 2021 e che ha un budget totale di circa 2,2 milioni di euro. Il progetto è coordinato dall'Istituto geografico del Centro di ricerca scientifica dell'Accademia slovena delle scienze e delle arti Anton Melik ed è cofinanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale.

I trasporti nelle aree urbane generano congestione ed elevati livelli di emissioni. Essi rappresentano enormi sfide per le autorità che devono garantire condizioni di vita salutari ai cittadini e un ambiente favorevole alle imprese. La sfida è particolarmente evidente nelle aree metropolitane che costituiscono centri di produzione di livello mondiale, nelle quali milioni di pendolari si recano quotidianamente per raggiungere i loro posti di lavoro. Noi riteniamo che le regioni metropolitane di domani debbano garantire ai loro residenti un ambiente sicuro, funzionale e resiliente. I trasporti e la mobilità a basse emissioni di carbonio sono questioni decisive per tali aree urbane.

SMART-MR sostiene lo scambio e il trasferimento di buone pratiche sulla pianificazione integrativa dei trasporti e della mobilità nelle regioni metropolitane e le aiuta a migliorare le politiche dei trasporti e a fornire misure sostenibili per ottenere trasporti resilienti a basse emissioni di carbonio. Per ottenere questo obiettivo e sviluppare piani d'azione, 10 partner in rappresentanza di 8 regioni metropolitane di otto Paesi europei condivideranno le proprie esperienze tra di loro, con i portatori di interessi che verranno coinvolti direttamente nelle attività di progetto e con il pubblico

esterno attraverso la partecipazione alla piattaforma per un'economia a basse emissioni di carbonio, anche mediante il trasferimento dei risultati del processo di apprendimento interregionale ai principali portatori di interessi regionali. Gli output chiave del progetto includono una guida sulle misure sostenibili per ottenere trasporti resilienti e a basse emissioni di carbonio nelle regioni metropolitane, descrizioni delle buone pratiche selezionate e raccomandazioni sulle politiche. Attraverso questi output, oltre agli eventi di disseminazione (come i meeting politici, la conferenza finale e i meeting dei portatori di interessi regionali), SMART-MR contribuisce agli obiettivi di Europa 2020, della politica di coesione e del programma Interreg Europe.

7 workshop di progetto verranno organizzati dai partner al fine di trovare soluzioni mediante la condivisione delle esperienze nei trasporti e nella pianificazione della mobilità. Durante ciascun workshop i partner forniranno un'analisi approfondita, descriveranno esempi di buone pratiche e organizzeranno una visita studio. Verranno presentate e discusse esperienze pratiche e sviluppate raccomandazioni politiche.

Le regioni metropolitane partner del progetto prepareranno e implementeranno anche piani d'azione per migliorare l'attuazione delle politiche e degli strumenti del trasporto regionale mediante:

- creazione di piani sostenibili della mobilità;
- promozione di uno sviluppo urbano orientato alla rete a basse emissioni di carbonio che si basa sul trasporto pubblico e sullo sviluppo di nodi;
- coinvolgimento dei portatori di interessi nelle attività di progetto e nella progettazione e nello sviluppo dei piani d'azione.

SMART-MR riunisce 10 partner di progetto provenienti da 8 regioni metropolitane (Oslo, Göteborg, Helsinki, Budapest, Lubiana, Roma, Porto e Barcellona).

Gli obiettivi del progetto

L'obiettivo generale del progetto è quello di sostenere le autorità locali e regionali nel migliorare le politiche di mobilità. Questo verrà raggiunto mediante quattro sottobiettivo sequenziali:

- fornire metodi e strumenti per una pianificazione partecipata dei trasporti;
- convertire i piani di mobilità urbana a livello di regione metropolitana;
- sviluppare soluzioni a bassa emissione di carbonio in prossimità di stazioni, nodi intermodali e aree merci;
- sostenere l'economia condivisa e la gestione innovativa dei trasporti con nuove modalità sostenibili di mobilità delle persone.

Risultati attesi

- il trasferimento di conoscenze e lo scambio di esperienze accresceranno le conoscenze e le capacità dei decisori, dei portatori di interessi e degli attori regionali;
- almeno otto esempi di buone pratiche verranno trasferite con successo e almeno otto strumenti di politica verranno migliorati nel campo dei trasporti sostenibili;
- tramite il sostegno della piattaforma per un'economia a basse emissioni di carbonio, delle reti e delle associazioni, i risultati del progetto verranno promossi presso un target più ampio in Europa;
- La divulgazione scientifica dei risultati del progetto verrà effettuata attraverso documenti di ricerca e presentazioni in conferenze.
- Verrà anche pubblicata una guida finale sulle misure sostenibili per ottenere trasporti resilienti nelle aree metropolitane



Meeting iniziale SMART-MR.

7 workshop collegati

I partner di progetto condivideranno la propria esperienza nella pianificazione dei trasporti e della mobilità organizzando sette workshop tra loro collegati per argomento:

- AMMINISTRAZIONE E PIANIFICAZIONE PARTECIPATA DEI TRASPORTI**
Workshop 1: pianificazione partecipata dei trasporti
- PIANIFICAZIONE REGIONALE DELLA MOBILITÀ**
Workshop 2: creare un piano della mobilità
Workshop 3: pianificazione logistica a basse emissioni di carbonio
- SVILUPPO ORIENTATO AL TRANSITO URBANO**
Workshop 4: sviluppo di e attorno a nodi di trasporto
Workshop 5: progettare aree a basse emissioni di carbonio
- MODELLI DI BUSINESS IN MOBILITÀ**
Workshop 6: economia condivisa
Workshop 7: gestire i trasporti

Buona pratica di Roma: partecipazione dei portatori di interessi nella preparazione del Piano regionale della mobilità, i trasporti e la logistica della Regione Lazio



Al fine di accrescere la sostenibilità, nel 2014 la Regione Lazio ha iniziato la preparazione del Piano regionale della mobilità, i trasporti e la logistica. Il piano, ora nella fase di sviluppo finale, si basa sulla riduzione delle emissioni di gas serra mediante la diminuzione dell'uso del petrolio per i trasporti e su una maggiore sicurezza dei passeggeri. Il piano integra le varie modalità in un sistema coordinato di trasporto adattato alle previsioni dello sviluppo socioeconomico e dell'equilibrio territoriale della regione.

Il Piano della mobilità, i trasporti e la logistica della Regione Lazio è considerato una buona pratica in primo luogo perché promuove lo sviluppo dell'efficienza economica e ambientale del sistema dei trasporti regionale, in secondo luogo perché la partecipazione dei portatori di interessi ha effettivamente influenzato la sua versione finale. La partecipazione dei portatori di interessi al Piano della mobilità, i trasporti e la logistica della Regione Lazio è stata ottenuta tramite un approccio innovativo basato sul crowdsourcing online. I portatori di interessi – vale a dire passeggeri, utenti del trasporto merci, operatori, dirigenti, dipendenti e datori di lavoro, fornitori, clienti, governi e comunità locali – sono stati invitati a partecipare attraverso il sito web e sono stati tenuti aggiornati sulle fasi principali dell'elaborazione del piano. In particolare, sono stati invitati a dare consigli sulla visione e gli obiettivi del Piano, a fornire apporti, indicazioni e riscontri, inclusi il sostegno o l'opposizione alle carenze del servizio, ipotesi finanziarie e strategie. Sono anche stati invitati ad approvare informalmente scenari e misure.

I portatori di interessi principali sono stati coinvolti principalmente attraverso la partecipazione a seminari dedicati a fasi specifiche del piano mentre i cittadini hanno potuto fornire i loro contributi tramite il sito web e le email. Il sito web del



I partner di progetto al meeting iniziale di Lubiana, maggio 2016.

piano (www.pianomobilitazio.it) è stato destinato a fornire informazioni sul piano e a ricevere suggerimenti e commenti dai portatori di interessi e dal pubblico in generale. Ulteriori informazioni sono state diffuse tramite una brochure e un flyer.

Un buon esempio di partecipazione dei portatori di interessi è fornito dal potenziamento di una vecchia linea ferroviaria a binario unico che unisce un'area con 250.000 abitanti a Roma – suggerito dalle associazioni locali di cittadini. Nove comuni interessati hanno predisposto un documento in cui si richiedevano misure per incrementare il servizio di trasporto pubblico nel breve e nel lungo periodo. La richiesta di un secondo binario per incrementare la capacità della ferrovia avrebbe avuto un costo proibitivo. Il team di piano ha allora cercato un'alternativa meno costosa consistente nell'incrementare il numero dei punti d'intersezione lungo la linea. Il team è stato in grado di convincere sia i cittadini che gli operatori della rete ferroviaria sui vantaggi di questa soluzione che alla fine è stata inclusa nel piano.

**Buona pratica di Porto:
 Analisi dei reclami dei
 passeggeri del trasporto
 pubblico di Porto**



L'Area metropolitana di Porto (AMO) ha ricevuto tutti i reclami scritti nel libro dei reclami degli operatori dei trasporti della regione metropolitana. Una procedura comune dell'Autorità Metropolitana estinta era quella di fare analisi quantitative e produrre una relazione. L'Autorità Metropolitana di Porto ha deciso di utilizzare i reclami come strumento per una migliore pianificazione dei trasporti, che era importante per introdurre una valutazione qualitativa. Tutti i reclami sono stati valutati in termini del livello di disservizio per i passeggeri e di responsabilità per l'operatore del servizio. I principali portatori di interessi coinvolti sono stati i passeggeri, i comuni e i bigliettai.

Queste valutazioni dei reclami sono



Laboratorio pubblico partecipativo "Step On Map", ottobre 2016.

Pianificazione partecipata

Dott. Janez Nared, Istituto geografico del Centro di ricerca scientifica dell'Accademia slovena delle scienze e delle arti Anton Melik

La pianificazione partecipata è un tipo di pianificazione che include i portatori di interessi nel processo. Il suo scopo è quello di favorire la collaborazione e la gestione congiunta invece di servire gli interessi particolari di singoli attori regionali. Una gestione di successo della partecipazione pubblica rende il processo di pianificazione più efficace restringendo i divari tra differenti prospettive, consentendo di individuare soluzioni accettabili a tutti i gruppi sociali, prevenendo una competizione improduttiva, assicurando la partecipazione e la motivazione degli attori locali, l'identificazione dei partecipanti con le decisioni che riguardano il loro ambiente e rafforzando la loro creatività e il loro riconoscimento. Integrare i punti di vista del pubblico, le idee e le visioni all'interno del processo di pianificazione attribuisce una maggiore legittimazione alle decisioni e accresce anche il potere del pubblico, avvia un processo di apprendimento sociale e costruisce conoscenza locale. Può informare e coinvolgere un pubblico più diversificato, approfondire le reciproche intese e le relazioni tra interessi incrociati, esplorare e integrare nuove idee e soluzioni che non sarebbero state altrimenti considerate e assicurare che la pianificazione e il processo decisionale siano informati dalle esigenze e dagli interessi delle comunità interessate. Il processo partecipativo rafforza

l'identità regionale e promuove vantaggi comparati che si basano sulla conoscenza e sull'apprendimento locali e sulla creazione di connessioni a livello locale. È pertanto necessario prendere in considerazione i pareri delle persone ed enfatizzare le caratteristiche specifiche della regione e posizionarla nella struttura complessiva delle regioni (Zumaglini et al. 2008; Nared 2014; Nared & Alfare 2014, Nared et al. 2015). La partecipazione ha anche i suoi inconvenienti, come la durata, la quantità di informazioni da affrontare e le esigenze finanziarie. Spesso i singoli gruppi sono esclusi se non hanno le conoscenze e le competenze per partecipare a questo processo impegnativo e lungo. Se il processo partecipativo è informale, tali gruppi non hanno uno status giuridico e non sono di proporre delle misure, le loro proposte non sono vincolanti e anche le loro opportunità di eseguire le decisioni adottate sono limitate.

L'importanza della pianificazione partecipativa richiede quindi una più ampia concettualizzazione dei processi partecipativi, nonché analisi più complesse dei legami tra intervento, partecipazione e potenziamento.

Fonti:

Nared, J. 2014: Participatory planning. Managing Cultural Heritage Sites in Southeastern Europe. Ljubljana.

Nared, J., Alfare, L. 2014: Leading a participatory process. Managing Cultural Heritage Sites in Southeastern Europe. Ljubljana.

Nared, J., Razpotnik Visković, N., Cremer-Schulte, D., Brozzi, R., Cortines Garcia, F. 2015: Achieving sustainable spatial development in the Alps through participatory planning. Acta geographica Slovenica 55-2. Ljubljana.

Zumaglini, M., Nared, J., Alfarè, L., Razpotnik, N., Urbanc, M. 2008: Participation process in regional development: DIAMONT's perspective. Arbeitshefte/Quaderni 52. Bolzano/Bozen.

Pianificazione partecipativa con un approccio multiprospettico: il caso dell'implementazione della tassa sulla congestione a Goteborg

Magnus Ljung, università svedese di Scienze agrarie

Prospettive - minaccia o potenziale?

Gestire le prospettive della gente è fondamentale per il successo nei processi di pianificazione pubblica. Esistono molti esempi di processi di pianificazione in cui diversi punti di vista sono considerati il principale problema per un efficace processo decisionale. Tuttavia deve essere compreso che, in un processo di pianificazione partecipativa, le diverse prospettive delle parti interessate sono una risorsa per l'apprendimento e il processo decisionale collettivo. Nel caso della modifica dei termini d'attuazione di una tassa di congestione a Göteborg (area Backa) abbiamo consapevolmente utilizzato un approccio prospettico per andare oltre i conflitti attraverso un approccio di apprendimento collaborativo.

Nel nostro caso, per trovare una soluzione accettabile alle conseguenze della tassa di congestione, le domande da porsi sono: quali sono i nostri bisogni? Come mail l'attuazione della tassa di congestione oggi non riesce a realizzare i suoi obiettivi? Qual è il problema ed in che modo si delimita? Chi ha la responsabilità di risolvere il problema? Come potrebbe essere gestito il problema? Naturalmente, un tale approccio orientato ai problemi potrebbe essere criticato per non utilizzare l'impegno positivo della gente e per

non essere in grado di creare visioni condivise per un futuro auspicabile. La ragione della nostra scelta era legata alla situazione attuale: abbiamo dovuto prendere seriamente in considerazione la rabbia e la frustrazione dei soggetti interessati: i conflitti erano cresciuti ed erano stati duramente comunicati e molte posizioni erano bloccate. In una situazione del genere non riconoscere i problemi percepiti sarebbe stata una provocazione in sé. Abbiamo iniziato dal punto in cui la gente e la discussione pubblica si trovavano ma abbiamo cercato di creare un altro tipo di dialogo con un approccio multiprospettico.

Partecipazione e apprendimento tramite un approccio multiprospettico

La vincitrice del Premio Nobel Elinor Ostrom (in Dietz et al., 2003) sosteneva che "le strutture istituzionali devono essere complesse, ridondanti e annidate in molti strati" per poter gestire complessità e conflitti, mentre "per gestire processi sociali ed ecologici complessi abbiamo bisogno di istituzioni 'complesse'". Questa nozione è stata trasformata nel processo di progettazione prescelto. La figura seguente fornisce una panoramica delle misure adottate e delle principali fasi durante il processo di pianificazione partecipativa. Abbiamo approcciato le nostre sfide creando

state considerate buone pratiche poiché consentono all'Autorità Metropolitana di Porto e a tutti gli altri portatori di interessi non solo di comprendere meglio l'importanza della situazione per i passeggeri ma anche il livello di responsabilità dell'operatore dei trasporti. Il report finale è stato uno strumento importante per valutare il servizio di trasporto pubblico per l'autorizzazione provvisoria a operare fino a dicembre 2019 ai sensi del regolamento (EC) n. 1370/2007.

Buona pratica Goteborg:

← Vedi articolo a lato

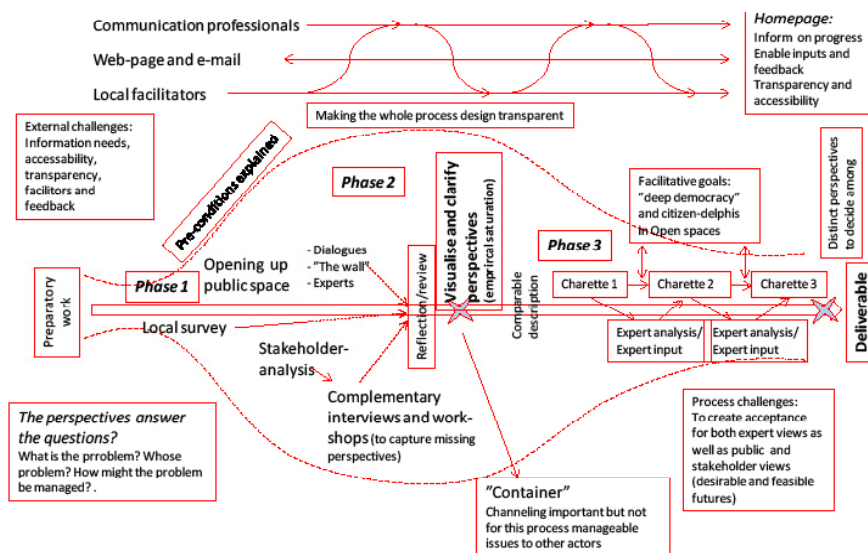
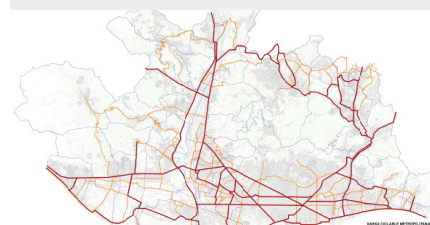
Buona pratica Helsinki Processo di pianificazione integrata del piano di utilizzo del suolo, di una strategia per gli alloggi e del piano dei trasporti



Il 2011 è stato il primo anno in cui sono stati redatti i piani di utilizzo del territorio, degli alloggi e del sistema dei trasporti in stretta collaborazione con i 14 comuni della regione di Helsinki. Il processo ha riunito le esigenze dei diversi settori e comuni a livello regionale. Rappresentanti di vari settori e livelli sono stati impegnati con successo nella pianificazione e nei risultati. È stato un successo aver stabilito una cooperazione efficiente ed esaustiva tra i comuni.

Il processo ha anche incluso un ampio processo di valutazione dell'impatto, così come presentazioni e incontri di ascolto con i dipendenti di ogni comune, le cui opinioni e proposte sono state raccolte per il piano. Gli eventi si sono svolti in un'atmosfera molto positiva.

Buona pratica Barcellona: BiciVia: la rete ciclabile attraverso l'intera Area Metropolitana di Barcellona



Il progetto ha utilizzato un mix di metodi per consentire agli interlocutori di essere ascoltati e influenzati, cosa che è diventata cruciale per la capacità di trasformare le affermazioni e gli argomenti in prospettive definibili.

Le competenze sui trasporti nella pianificazione dell'Area metropolitana di Barcellona sono ripartite tra quattro livelli territoriali:

- Il livello nazionale gestisce e costruisce alcune strade e ferrovie;
- Il livello regionale gestisce alcuni servizi di trasporto pubblici (autobus, tram, ferrovie), decide le tariffe del trasporto pubblico e ha anche competenza per la pianificazione delle principali infrastrutture (linee della metropolitana, corsie degli autobus, strade, ecc.);
- Il livello provinciale ha competenze nella costruzione delle strade;
- Il livello comunale è responsabile dei piani di mobilità urbana e della gestione del trasporto urbano.

Per armonizzare le attività connesse ai trasporti, l'area metropolitana di Barcellona ha realizzato un Piano della mobilità urbana metropolitana e ha creato un Consiglio della mobilità che include tutti gli interlocutori formali e informali collegati alla mobilità nell'Area metropolitana di Barcellona. Si riunisce almeno due volte all'anno sotto forma di gruppi di lavoro settoriali, seminari, conferenze, ecc. La pianificazione partecipativa dei trasporti è dunque uno dei principi fondamentali nella creazione e nell'attuazione del piano metropolitano urbano di mobilità, che ha raggiunto il suo apice con la creazione della rete della ciclabilità metropolitana. Secondo tale struttura di governo, la costruzione delle ciclabili è di competenza dei comuni, che hanno generalmente costruito le proprie reti senza tener conto di come connettersi con quelle vicine, il che ha portato a una bassa connettività dei percorsi.

Per risolvere questo problema, una delle priorità nella creazione del Piano della mobilità urbana metropolitana era quella di collegare la rete ciclabile di tutta l'area metropolitana di Barcellona. Sono state organizzate otto diverse riunioni per avviare la discussione sulla divisione dei 36 Comuni in gruppi (tecnici) e farli discutere sui percorsi migliori per connettersi tra di loro. Altri incontri sono seguiti per analizzare alternative diverse e decidere definitivamente la mappa metropolitana della ciclabilità. Ci sono anche stati incontri con i politici dei 36 comuni, nonché incontri con i proprietari delle strade (governo provinciale, catalano e spagnolo) per discutere e concordare la mappa della ciclabilità. Alla fine si è tenuta una presentazione

uno spazio aperto per il dialogo in un luogo di incontro locale e pubblico. Due volte alla settimana, in momenti diversi, abbiamo ospitato i facilitatori che hanno ascoltato le opinioni della gente, hanno intervistato le persone e hanno preso note. L'ambizione era quella di andare oltre le opinioni della gente e catturare invece una prospettiva che potesse essere condivisa con gli altri. Le informazioni raccolte sono state strutturate in un formato generale per consentire il confronto. I risultati sono stati resi pubblici e ciò ha consentito alla gente di aggiungere ulteriori informazioni o ulteriori prospettive sull'argomento. Ulteriori prospettive sono state raccolte anche da altri portatori di interessi, sia regionali che nazionali. Alcune prospettive che ritenevamo mancanti, come quella di sviluppo dell'economia locale, sono state incluse nei workshop e nelle interviste. Dopo alcuni mesi ci siamo accorti di aver raggiunto una saturazione empirica. Alla fine avevamo raccolto così tanto materiale che eravamo in grado di descrivere 17 distinte prospettive sulla stessa questione – il futuro di una tassa sulla congestione a Backa. Questi poster sono stati resi pubblici sia durante la riunione che sul sito web.

Tre fasi

1. Apertura: creazione di uno spazio decisionale attraverso dialoghi, facilitatori professionali, trasparenza e accesso a esperti e policy-maker che potrebbero chiarire sia questioni tecniche che procedurali. Le riunioni pubbliche sono state integrate da indagini, interviste, un sito web interattivo e workshop per categorie specifiche di portatori di interessi
2. Specifica delle prospettive: i dati sono stati raccolti specificando una molteplicità di prospettive. Il risultato è stato organizzato in un formato interattivo comune. Alla fine sono state descritte e presentate pubblicamente 17 prospettive distinte (come la prospettiva di sicurezza locale, la prospettiva di sviluppo regionale, la prospettiva dei pendolari, la prospettiva della sostenibilità sociale o la prospettiva del trasporto pubblico)
3. Riduzione e integrazione delle prospettive: l'ultima fase era intesa a integrare le prospettive al fine di prendere una decisione politica informata. Abbiamo usato un approccio alla Charrette, lavorando con un gruppo di 20 portatori di interessi durante tre incontri. In questa fase le prospettive degli attori locali erano rappresentate dai facilitatori che avevano intervistato e incontrato la maggior parte delle persone presenti nello spazio pubblico. Questa è stata forse la parte più innovativa del processo ed è stato un approccio necessario a passare dalle molte viste individuali alle prospettive comuni della zona. Durante il processo di tipo

Charrette abbiamo continuamente sollecitato i commenti, sia delle persone del luogo che degli esperti.

Aspetti critici dell'approccio

Lavorando in modo strutturato e con delle prospettive, abbiamo cercato di gestire "la sfida di far funzionare la deliberazione pubblica", rendendo la pianificazione partecipativa una realtà pragmatica piuttosto che un ideale vuoto" (Forester, 1999). Il valore aggiunto è stato che a) siamo andati oltre il concetto di portatore di interessi e di rappresentatività, b) abbiamo consentito lo sviluppo di nuove prospettive attraverso un approccio basato sull'apprendimento, c) abbiamo facilitato l'apprendimento tra tutte le parti interessate coinvolte, consentendo loro di appropriarsi delle prospettive degli altri. Ci rendiamo conto che l'uso di facilitatori esterni, che dovevano anche rappresentare molte delle prospettive locali, è stato un approccio rischioso. È paragonabile alla sfida di avviare un processo senza sapere dove finirà. Ma è andata bene, e crediamo che una delle ragioni di questo è che il principio guida di un approccio di apprendimento collaborativo, vedendo la molteplicità di prospettive come una risorsa, è stato un fattore determinante del successo. Robert Flood (1999) cattura bene la sfida dicendo: "Il bilanciamento del mistero con la padronanza significa vivere da qualche parte tra la disperazione della credenza che non possiamo capire nulla e, all'altro estremo, l'ingenuità della credenza che possiamo conoscere tutto". Questo è simile a quando si descrive la necessità di integrare le migliori conoscenze disponibili con la partecipazione pubblica. Nel nostro caso le valutazioni hanno mostrato che le persone impegnate hanno percepito il processo come giusto e trasparente. Una migliore comprensione delle prospettive esistenti e, di conseguenza, i molti scambi tra i molti obiettivi nei processi di pianificazione pubblica sono stati un risultato importante – intuizioni che hanno anche creato una nuova capacità tra le parti interessate per i dialoghi futuri.

Riferimenti

- Dietz, T., E. Ostrom, and P.C. Stern. 2003. The struggle to govern the commons. *Science* 302: 1902–1912.
- Flood, R K (1999). *Rethinking the Fifth Discipline: Learning within the unknowable*. London: Routledge.
- Forester, J (1999). *The Deliberative Practitioner: Encouraging Participatory Planning Processes*. Cambridge: MIT Press.

* L'implementazione della tassa sulle congestioni a Goteborg è un esempio di una buona pratica della Svezia.



Primo workshop sulla “Pianificazione partecipata dei trasporti” a Lubiana

Lo scopo del workshop “Pianificazione partecipata dei trasporti” è stato quello di condividere esperienze sulla pianificazione partecipata tra regioni metropolitane e ricercare esempi di buone pratiche e possibili scambi di conoscenze che potrebbero sostenere le regioni metropolitane nel risolvere i loro problemi collegati ai trasporti. Il workshop si è focalizzato su due argomenti: chi e come coinvolgere nella pianificazione partecipata dei trasporti. Oltre 50 partecipanti provenienti da 8 nazioni sono stati suddivisi in quattro gruppi. Due gruppi hanno discusso una serie di domande a tema e altri due gruppi la seconda serie. Dopo 30/35 minuti i gruppi si sono scambiati di posto e hanno discusso l'altro set di domande. I risultati sono stati riassunti e presentati in sessione plenaria da parte dei moderatori che hanno condotto le discussioni e, successivamente, elaborato le principali conclusioni. I punti di discussione e le conclusioni più importanti sono elencati di seguito.

Processo partecipativo

In generale i partecipanti si sono trovati d'accordo che il processo partecipativo nella pianificazione dei trasporti è essenziale – ma il processo partecipativo differisce da stato a stato (da cultura a cultura) ed anche a seconda degli obiettivi prefissati. In alcuni casi, la pianificazione partecipata è irrealistica; in alcuni casi essa è concepita su scala ampia e in altri solo su scala piccola. Tutti i gruppi si sono trovati d'accordo

sul fatto che questo processo è particolarmente impegnativo. I messaggi chiave sul processo partecipativo nella pianificazione sono stati:

- è molto importante sapere come individuare le persone che si desidera coinvolgere. Persone diverse hanno esigenze e caratteristiche diverse e i metodi partecipativi devono essere abbastanza flessibili da catturare le opinioni di tutti i gruppi target;
- alcune persone o portatori di interessi hanno opinioni molto “forti”. Ciò richiede particolare attenzione e tecniche se si intende raggiungere un consenso e una partecipazione di successo;
- la partecipazione deve iniziare molto presto nel processo. Questo è cruciale per organizzare un sistema e un processo che creano la fiducia. Il processo partecipativo deve essere trasparente sin dall'inizio.
- non si possono importare decisioni da altri paesi; è necessario realizzare la propria cultura della partecipazione. Ad esempio in Ungheria o in Spagna c'è una cultura di minor partecipazione, in contrasto con quanto accade nei paesi nordici e questo si deve riflettere nella scelta dei metodi partecipativi.

“Troppa partecipazione”

Le opinioni sul tema della “troppa partecipazione” sono state varie ma tutti i gruppi hanno convenuto che il livello di partecipazione dipende dalla scala – i progetti di trasporto locale possono includere una più ampia varietà di pubblico, mentre a livello regionale la

e una discussione con le parti interessate alla ciclabilità per spiegare le caratteristiche della rete ciclabile. Così è stato creato un piano di circa 400 km di linee ciclabili che collegano i centri urbani e le aree industriali ed economiche. L'intero processo dall'inizio fino alla sottoscrizione di un consenso politico è durato circa 6 mesi.

Per realizzare il piano, l'Area metropolitana di Barcellona contribuisce con il 50% di ciascun investimento mentre il rimanente 50% è pagato dai comuni. Anche alcuni proprietari di strade (provinciali) hanno voluto partecipare all'investimento, sempre collegato ad un accordo specifico.

Ciò che rende forte il processo è il coordinamento tra i 36 comuni e gli altri enti pubblici che si è concluso con una mappa di 400 km di rete ciclabile e con le sue caratteristiche, che tutti hanno accettato di costruire nei prossimi anni.

Buona pratica Lubiana: Costruzione della rete di Park and Ride



La Regione Urbana di Lubiana (RUL) che comprende la capitale slovena Lubiana è la destinazione principale del traffico pendolari del Paese. Pertanto, il traffico congestionato influenza regolarmente la mobilità nel centro della regione. Il risultato è che i passeggeri sono in ritardo nei loro viaggi e un grande onere è messo sull'ambiente da vetture che emettono sostanze malsane e inquinamento acustico del rumore del traffico.

L'Agenzia per lo sviluppo regionale della Regione urbana di Lubiana (RDA LUR) si sforza di mettere in pratica i principi della mobilità sostenibile e di creare un sistema pubblico di trasporto passeggeri regionale di qualità superiore e più accessibile. La creazione di una rete di punti di Park and Ride (che consente cambi intermodali) è dunque un compito prioritario nella regione per il rafforzamento del trasporto pubblico e la creazione di una mobilità sostenibile. Insieme a 15 comuni la RDA LUR ha redatto il progetto “Rete di punti di

raccolta dei sistemi Park and Ride nella LUR" ottenendo il finanziamento dell'UE. Le comunità locali e la Regione hanno incluso un ampio processo di pianificazione partecipativa per la realizzazione dello studio sul Park and Ride. Tale studio ha individuato la necessità di costruire punti di raccolta Park and Ride nella Regione, che consentirà lo sviluppo del trasporto pubblico e ridurrà il numero di automobili sulla strada. Attraverso il coinvolgimento delle parti chiave interessate a livello nazionale siamo riusciti a portare il progetto nelle strategie nazionali per ottenere finanziamenti dell'UE.

Il progetto è il risultato diretto della ricerca di possibili soluzioni al problema della dipendenza dalle auto. I professionisti, le comunità locali, la regione, lo stato e il pubblico generico hanno riconosciuto il progetto come una delle misure fondamentali per la mobilità sostenibile e anche come base per altre misure. Il progetto è realizzato dal basso verso l'alto e risponde direttamente alle sfide della strategia UE2020.

15 comuni hanno partecipato attivamente insieme ad esperti, che hanno realizzato lo studio attraverso incontri e laboratori e che sono stati inclusi in tutte le fasi del progetto. È stato istituito un gruppo di progetto che ha partecipato a più di 10 incontri e che è stato coinvolto nel progetto e nello studio (confermano ogni fase e documento). Questo gruppo di progetto è composto da 9 membri (comuni, ministeri, esperti, ecc.). Il progetto e lo studio hanno coinvolto anche i membri dei ministeri e dei settori competenti, che hanno anche confermato i contenuti e prestato il necessario consenso.

Alla fine del progetto RDA LUR ha pubblicato una brochure dal titolo PARK E RIDE per la mobilità sostenibile nella Regione metropolitana di Lubiana

Buona pratica Budapest: discussione pubblica sulle modifiche alla rete di superficie dopo l'apertura della nuova linea di metropolitana M4



L'idea di costruire una nuova linea di

partecipazione è limitata ai portatori di interessi chiave e ai loro rappresentanti. Tutti i gruppi hanno convenuto che questo tipo di pianificazione è a lungo termine e che richiede più tempo rispetto alla pianificazione convenzionale dei trasporti. I messaggi chiave su questo argomento sono stati:

- guidare il processo di partecipazione può essere molto impegnativo, soprattutto quando si tratta di selezionare e implementare le misure. Ma, comunque, la voce di tutti dovrebbe essere ascoltata, compresa quella dei gruppi vulnerabili e marginali;
- c'è una grande differenza tra creare un piano regionale o progetti locali più piccoli: con i piani regionali è necessario coinvolgere più persone. La partecipazione a livello dei cittadini è troppo difficile e irrealistica, per cui occorre scegliere i giusti rappresentanti del "pubblico generico".

I progetti regionali su larga scala

I partecipanti hanno convenuto che la pianificazione partecipata dei trasporti è molto più difficile per i progetti regionali su larga scala, in quanto sono spesso più complicati e difficili da comprendere per il grande pubblico. Anche la legislazione svolge un ruolo importante, dal momento che i progetti in alcuni paesi sono vincolati da rigide legislazioni e procedure che non possono sostenere pienamente il processo partecipativo. Pertanto, la pianificazione partecipata dovrebbe essere istituzionalizzata a livello regionale. I messaggi chiave sul tema della partecipazione a grandi progetti regionali sono stati:

- pianificare a livello regionale e includere i portatori di interessi è più complesso. Mentre a livello locale un accordo deve essere raggiunto a livello di un solo comune, a livello regionale un accordo deve essere raggiunto tra parecchi comuni e con gli

enti nazionali competenti (ministeri);

- la partecipazione a livello regionale ha una base più istituzionale; è difficile ottenere le opinioni dei cittadini. Questo è un processo di apprendimento e anche i cittadini devono considerare la prospettiva istituzionale;
- a volte è più appropriato e facile per il pubblico e gli utenti coinvolgere i loro rappresentanti invece che gli utenti stessi.

I portatori di interessi coinvolti

A livello regionale i portatori di interessi coinvolti dovrebbero essere selezionati attentamente, inclusi i politici e i media. In particolare i politici ed i policy e opinion maker importanti dovrebbero essere invitati al processo di pianificazione, anche prima dell'inizio. Il pubblico dovrebbe essere informato del processo di pianificazione durante le prime fasi ma i politici dovrebbero essere informati fin dall'inizio, in modo da essere in grado di capire meglio sin dalle prime fasi le specifiche soluzioni ed evitare conflitti in seguito. I pianificatori dovrebbero presentare varie opzioni e spiegare i pro e i contro di ciascuna soluzione. Un buon mediatore che abbia familiarità con le tecniche partecipative dovrebbe guidare il processo e comunicare gli obiettivi e le attività di pianificazione in un linguaggio semplice comprensibile dal pubblico generico. Una particolare attenzione dovrebbe essere riposta nell'invitare i gruppi svantaggiati a partecipare al processo poiché sono solitamente scarsamente rappresentati dalle ONG od organizzazioni similari ma sono utenti importanti del sistema dei trasporti. I messaggi chiave su questo argomento sono stati:

- il pubblico dovrebbe essere informato del processo di pianificazione in una fase iniziale in modo da essere in grado di esprimere la propria opinione. Anche i politici dovrebbero essere



Meeting dell'International Steering Group a Lubiana, settembre 2016.



Sessione del workshop di Lubiana, settembre 2016.

coinvolti sin dall'inizio in modo da essere in grado di comprendere meglio specifiche soluzioni. I pianificatori dovrebbero presentare varie opzioni e spiegare i pro e i contro di ciascuna soluzione;

- allo stesso tempo, ciascun gruppo dovrebbe essere cosciente del proprio specifico ruolo nel processo di pianificazione e svolgere il proprio compito (ad es. i pianificatori suggerire soluzioni, i politici prendere decisioni).

Gestire misure impopolari

È la parte più impegnativa della Pianificazione partecipativa. I partecipanti hanno avuto diverse idee, ma hanno riconosciuto che non esistono soluzioni universali. Possibili soluzioni potrebbero essere quelle di focalizzarsi sul risultato finale piuttosto che sulle misure impopolari o evidenziare bene i vantaggi che ne derivano. I partecipanti hanno convenuto che la tempistica sia vitale e che le misure impopolari non debbano essere discusse nell'imminenza delle elezioni. Sono stati anche menzionati il fatto di mantenere le promesse realistiche, di avere piani di contingenza e di coinvolgere il pubblico nelle fasi iniziali. I messaggi chiave su questo argomento sono stati:

- è essenziale comunicare l'obiettivo, non la misura stessa. Oltre a ciò, non esistono misure popolari e impopolari, è sempre qualcosa che si trova nel mezzo. Per mettere a punto misure impopolari è anche importante ottenere il sostegno dei gruppi giusti
- è importante evidenziare chiaramente i vantaggi e trovare i sostenitori che beneficiano della misura. Le misure impopolari per alcuni sono invece popolari per altri.

Le competenze necessarie per condurre il processo partecipativo

I partecipanti hanno concordato sulle

competenze necessarie per condurre il processo partecipativo: la persona deve essere un buon mediatore, avere una posizione neutrale con delle buone capacità di comunicazione e perfino abilità psicologiche per raggiungere una fetta di pubblico il più ampia possibile. È importante combinare il contatto personale (tramite workshop, incontri, focus group) con metodi di partecipazione online e attività di sensibilizzazione (tramite social network, siti web, ecc.). Il sostegno alla partecipazione attiva dovrebbe essere realizzato incontrando le persone e andando presso le comunità locali e non solo semplicemente invitando le persone agli eventi. Il processo partecipativo richiede anche di comunicare i risultati in termini comprensibili al pubblico generico e fornendo sempre riscontri alle proposte dei cittadini, persino se negative. I messaggi chiave su questo argomento sono stati:

- Il mediatore dovrebbe utilizzare un linguaggio comune e comprensibile e dovrebbe essere una persona neutrale senza alcuna affiliazione al progetto;
- essere un mediatore è una professione e alcune competenze e background sono necessari, soprattutto per quanto riguarda la risoluzione dei conflitti, le questioni di comunicazione e persino la psicologia;
- il mediatore dovrebbe spiegare informazioni importanti in modo corretto e comprensibile (non in forma di documenti esaustivi).

La pianificazione partecipativa dei trasporti è una questione complessa e dipende molto dal contesto nazionale (o culturale) e dal livello di ampiezza della pianificazione (piano locale versus piano regionale). Noi speriamo che il workshop abbia fornito ulteriori informazioni e dato possibili soluzioni ai pianificatori dei trasporti in Europa per risolvere sfide future in questo campo.

trasporto pubblico metropolitano per collegare le aree sudoccidentali e nordorientali di Budapest era già stata avanzata negli anni settanta. Il primo studio di fattibilità per questa linea di metropolitana è stato condotto nel 1996. La costruzione è iniziata nel 2004 con l'implementazione di un nuovo ingresso della stazione di collegamento sulla linea di metropolitana M2, presso la stazione ferroviaria Keleti. La realizzazione effettiva della linea di metropolitana, cofinanziata dalla Commissione europea, è infine iniziata nel 2006 con la posa della prima pietra ed è proseguita fino al 2014. Dopo l'apertura della nuova linea di metropolitana M4, i trasporti di superficie (principalmente le linee di autobus, ma anche tram e filobus) hanno dovuto subire importanti modifiche al fine di ridurre le doppie capacità e risparmiare sul costo di gestione del sistema di trasporto pubblico. Simili cambiamenti su larga scala del sistema di trasporto pubblico non erano mai stati discussi con un pubblico così ampio in questo modo. Gli esperti di trasporto hanno pubblicato una mappa dinamica sul sito web per consentire agli utenti di modificare le varie linee del trasporto pubblico di superficie (ogni singola linea selezionata), che è stata poi pubblicata sul sito web del Centro per il trasporto di Budapest (BKK) al fine di ottenere l'opinione del pubblico sui cambiamenti pianificati. La popolazione è stata molto attiva durante il processo di consultazione; BKK ha esaminato i riscontri di circa 7.500 utenti nella prima fase e più di 4.000 osservazioni nella seconda, che è arrivata durante il processo di consultazione pubblica. I suggerimenti sono stati presentati elettronicamente via email o nell'apposito spazio predisposto sul sito web. I comuni sono stati informati in anticipo via mail e sono state svolte discussioni individuali nei due comuni più importanti interessati dai cambiamenti, nonché da alcune organizzazioni del terzo settore. Oltre che ai futuri clienti, i cambiamenti sono stati presentati anche nella commissione competente per i trasporti della città di Budapest dove tutti i sindaci del distretto sono stati inviati ad esprimere le loro opinioni durante il processo di consultazione. A partire dal 29 marzo 2014 in occasione dell'inaugurazione della linea M4, il Comune di Budapest e BKK hanno realizzato una delle più grandi riorganizzazioni della rete di traffico

di superficie degli ultimi decenni, che hanno influito direttamente su centinaia di migliaia di schemi di viaggio giornalieri quotidiani a Buda meridionale, il centro urbano, Zugló e Újpalota, così come nelle Città metropolitane di Budaörs e Törökbálint. Questa variazione del trasporto di superficie è stata realizzata in due fasi: una subito dopo aver aperto la linea della metropolitana e l'altra due anni dopo, poiché le abitudini di trasporto sono cambiate, passando dall'autobus in favore della metropolitana. Entrambi i progetti sono stati scrupolosamente predisposti per la consultazione pubblica. I passeggeri di queste zone hanno sperimentato grandi cambiamenti negli orari di 40 linee di autobus, 5 di tram e 3 di filobus. Simili cambiamenti su larga scala al sistema dei trasporti pubblici non erano mai stati proposti per la consultazione pubblica prima. Il processo partecipativo si è rivelato molto efficace, per cui ha senso implementarlo in altri settori in cui è prevista la costruzione delle linee di metropolitana nel prossimo futuro.

Buona pratica di Oslo:
piano di utilizzo del territorio e dei trasporti di Oslo e Akershus



Secondo la legge, le autorità regionali competenti per la pianificazione dovrebbero adottare una strategia di pianificazione regionale ogni quattro anni. Tale ruolo è svolto dal piano regionale per l'uso del territorio ed i trasporti di Oslo e Akershus. Quando viene elaborato un piano regionale, le autorità di pianificazione, in collaborazione con i comuni e le autorità nazionali, elaborano innanzitutto un programma di pianificazione che viene sottoposto ad un controllo pubblico per un periodo di sei settimane. Il programma viene inviato direttamente agli attori ufficiali e alle associazioni interessate dalla proposta, mentre al pubblico viene data notizia nel giornale locale, di solito online. Il programma dovrebbe anche essere reso disponibile al pubblico presso l'ufficio di pianificazione o altro luogo pubblico. Tutti possono inviare un commento scritto durante il processo di consultazione.



Il ponte Triple nella zona pedonale della città di Lubiana.

Passeggiata per la città

Durante il workshop è stata effettuata una visita di studio al centro della città di Lubiana (site visit) per consentire ai partecipanti di familiarizzare con le politiche dei trasporti, la limitazione del traffico automobilistico nel centro della città e sulla via Slovenska, la ricostruzione della via Eipprova, il sistema self-service di noleggio delle biciclette Bicikelj, il servizio gratuito di veicoli elettrici Cavalier e il sistema di "car sharing". Tramite un autobus urbano è stato poi raggiunto il sito di Park and Ride di Dolgi Most.

Aree pedonali

Le prime strade nel centro storico cittadino sono state chiuse al traffico già negli anni '70 e attorno agli anni '80 le parti storiche di piazza Stari, piazza Mestni, piazza Gornji e parti di piazza Novi sono state riservate ai pedoni. Ciò ha permesso la rivitalizzazione del centro storico, principalmente attraverso programmi culturali organizzati tramite iniziative della società civile che hanno reso questa parte della città centro di vita sociale verso la fine degli anni '80. All'inizio degli anni Ottanta la piazza Prešeren è stata trasformata in un primo esempio di spazio condiviso, dove i pedoni hanno diviso lo spazio con autobus e taxi.

Negli anni '90 i primi argini del fiume Ljubljanka sono stati completamente chiusi al traffico e molto presto il nucleo della vita sociale si è trasferito qui e ha cominciato a crescere.

Non è cambiato molto da metà anni '90 al 2007, quando il nuovo sindaco ha deciso di chiudere completamente piazza Prešeren e le strade circostanti al traffico. Ciò che è seguito è stato un programma estensivo di nuove strade pedonali. A partire dal 2006 più di 20 strade nel centro cittadino e diverse piazze, tra cui la grande Piazza del Congresso, sono state chiuse al traffico e riqualificate.

Il processo che ha condotto a questa vasta pedonalizzazione del centro cittadino può difficilmente essere descritto come partecipativo poiché le strade erano state chiuse al traffico per lavori infrastrutturali e sono poi rimaste chiuse al traffico dopo la riqualificazione. Tuttavia, i residenti di Lubiana hanno accettato favorevolmente le strade e le piazze riqualificate e questo ha aperto la strada ad una trasformazione più approfondita della città.

Bicike(lj) - City bike

Nel maggio del 2011 Lubiana ha introdotto un sistema urbano di biciclette simile al famoso Velib' di Parigi o ai sistemi analoghi di Vienna, Lione o Dublino.

- Più di 600.000 noleggi (più che nel sistema molto più grande di Vienna) e più di 30.000 utenti registrati nel primo anno;
- È iniziato con 31 stazioni e 300 biciclette
- Attualmente sono presenti 36 stazioni e 360 biciclette
- Non si registrano atti di vandalismo

Veicoli elettrici Kavalir

A partire dal 2008 dei veicoli elettrici sono divenuti operativi nelle zone pedonali del centro cittadino per aiutare soprattutto gli

anziani a svolgere le loro commissioni per le strade altrimenti chiuse al traffico.

- Il servizio è gratuito;
- Il servizio è iniziato con 2 veicoli aperti;
- 1 nuovo veicolo chiuso è stato aggiunto nel 2013;
- nel 2015 è stato aggiunto un nuovo veicolo chiuso e uno di quelli aperti è stato sostituito con un nuovo.



Visita al Park and Ride, Settembre 2016.

Stazioni di rifornimento elettriche

Insieme alla crescente popolarità dei veicoli elettrici, la rete di stazioni di rifornimento elettriche pubbliche si sta espandendo anche a Lubiana e nei suoi dintorni.

Attualmente ci sono 65 stazioni di rifornimento in città, di cui 18 nel centro cittadino.

Nell'estate del 2016 Lubiana ha introdotto un sistema di "car sharing" basato solo sui veicoli elettrici.

Via Eipprova

Nel 2008 un gruppo di attivisti urbani del terzo settore e delle organizzazioni di ricerca ha organizzato un festival della durata di un giorno in via Eipprova. Durante il festival si è svolta una conferenza pubblica all'aria aperta tenuta dal rinomato consulente danese di design urbano Jan Gehl e una serie di laboratori con i residenti del luogo per ragionare sulle proposte per la ristrutturazione della strada. Su tale base è stata elaborata un'idea di progettazione della strada che prevedeva una riduzione radicale del traffico automobilistico e dei parcheggi.

Dopo alcuni anni di ritardo, nel 2015 il processo di riqualificazione della strada è finalmente proseguito sulla base delle proposte del 2008, e all'inizio dell'autunno 2016 la strada riqualificata è stata aperta al pubblico. La riqualificazione è un esempio che mostra come la città possa far proprie iniziative provenienti dal basso verso l'alto da attivisti e residenti locali.

Via Slovenska

Via Slovenska è stata la via principale di Lubiana per gran parte della sua storia e lo è tuttora. Il suo percorso segue esattamente quello della via principale sin dai tempi dei romani, quando la città di provincia di Aemona venne fondata nel I secolo DC.

I piani per la riqualificazione di via Slovenska sono stati resi pubblici per la prima volta nel 2009 attraverso una serie di tavole elaborate nell'ambito del progetto Civitas Elan, guidato dalla città di Lubiana. Queste immagini hanno definito una chiara visione del risultato atteso e attraverso lo loro ampia pubblicazione hanno contribuito in varie occasioni al riconoscimento pubblico del progetto. Anche se le proposte definitive del progetto non sono mai state formalmente aperte al dibattito pubblico, la copertura mediatica del progetto è stata ampia e ha consentito un notevole grado di coinvolgimento passivo del pubblico.











Il progetto si è sviluppato in tre fasi, due delle quali, la parte centrale e quella meridionale della strada, sono state completate rispettivamente nel 2015 e nel 2016. Mentre la parte centrale ha seguito da vicino l'idea del 2009, creando effettivamente uno spazio condiviso, la parte meridionale ha seguito solo parzialmente l'idea originaria e ha avuto meno successo in termini del cambiamento che ha portato alla città. La riqualificazione proseguirà il prossimo anno con la parte settentrionale della città

Le autorità di pianificazione hanno tenuto due conferenze durante il processo di consultazione: una per le imprese e una per le associazioni. Lo scopo era quello di fornire informazioni sulla proposta di pianificazione prima che le organizzazioni esprimessero la propria opinione. Il programma descrive come procedere con il piano in termini di processo, partecipazione e organizzazione. Quando il programma è definitivo, le autorità regionali di pianificazione, i comuni e le autorità nazionali continuano a lavorare sul piano regionale. La proposta di pianificazione è sottoposta alla discussione pubblica alle stesse condizioni di cui sopra prima dell'adozione. L'esame pubblico è l'unica forma di partecipazione pubblica prevista dalla legislazione. Tuttavia le autorità di pianificazione hanno la responsabilità di coinvolgere coloro che sono danneggiati dal piano, soprattutto le persone non organizzate in gruppi di interesse o coloro che hanno esigenze particolari. Le principali parti interessate sono state la contea di Akershus, la città di Oslo, i 22 comuni di Akershus, il fornitore di trasporti pubblici Ruter, la società ferroviaria nazionale e la direzione ferroviaria nazionale. In tutte e tre le fasi di sviluppo del piano, i politici eletti sono stati informati del progetto in 69 riunioni che si sono svolte nei comuni. I sindaci sono stati raggruppati per regione e si sono seduti insieme sulla base delle mappe delle aree di crescita e dei principali corridoi di trasporto pubblico. Successivamente si sono svolti laboratori per i pianificatori professionisti provenienti dai comuni, organizzati allo stesso modo. Questa è stata una base per ciò che più tardi è diventato il piano finale. Durante il processo di pianificazione sono stati creati tre modelli: la prima alternativa consisteva nella prosecuzione dei piani comunali generali vigenti; la seconda nello sviluppo concentrato delle aree urbane; la terza nella densificazione di molte città ed in nodi di trasporto pubblico. Il processo di pianificazione sopra descritto è considerato una buona pratica perché i comuni, sia a livello politico che professionale, sono stati coinvolti nello sviluppo del piano sin dall'inizio. Ciò è risultato essere un bene per la riuscita del piano. Il successo dei piani dipende dalla buona volontà dei comuni nel seguire il piano generale quando definiscono il loro piano di utilizzo del suolo.



Lubiana sistema di bike-sharing - Bicike(LJ).



Regione Metropolitana	Partner	
Lubiana	<p>Centro di ricerca scientifica dell'Accademia slovena delle scienze e delle arti Sciences and Arts</p> <p>Agenzia di sviluppo regionale della Regione urbana di Lubiana</p>	  RRA LUR regional development agency of ljubljana urban region
Oslo/Akershus	<p>Città di Oslo, Agenzia per l'ambiente urbano</p> <p>Consiglio della Contea di Akershus</p>	 City of Oslo Agency for Urban Environment  AKERSHUS County Council
Göteborg	<p>Associazione delle Autorità locali della Regione di Göteborg</p>	 The Göteborg Region Association of Local Authorities
Helsinki	<p>Autorità per i servizi ambientali della Regione di Helsinki</p>	 HSY
Budapest	<p>BKK - Centro per i trasporti di Budapest</p>	 BKK BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT
Roma	<p>Città metropolitana di Roma capitale</p>	 Città metropolitana di Roma Capitale
Porto	<p>Area metropolitana di Porto</p>	 amporto
Barcellona	<p>Area Metropolitana di Barcellona</p>	 AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Il progetto Interreg Europe SMART-MR (Misure sostenibili per ottenere trasporti resilienti nelle regioni metropolitane) sostiene le autorità locali e regionali di otto aree metropolitane europee per migliorare le politiche di mobilità. Si prefigge inoltre di fornire misure sostenibili per ottenere trasporti e mobilità resilienti a basse emissioni di carbonio nelle Regioni metropolitane di Barcellona, Budapest, Göteborg, Helsinki, Lubiana, Oslo/Akershus, Porto e Roma. Il progetto, iniziato ad aprile 2016, terminerà nel settembre del 2019 ed è coordinato dall'Istituto Geografico del Centro di Ricerca Scientifica dell'Accademia delle Scienze e delle Arti Slovene Anton Melik e finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale.

Pubblicato da: Agenzia di sviluppo regionale della Regione urbana di Lubiana / Elaborazione grafica: Gaja Trbižan / Testi: David Bole, Katja Butina, Matej Gabrovec, Magnus Ljung, Janez Nared, Marko Peterlin, Katarina Polajnar Horvat, Nika Razpotnik Visković, Jernej Tiran / Fotografie: A. Hanssen, Urša Kisovec, Janez Nared, Alenka Rebec, Marko Zaplatil, Dunja Wedam, archivi dei partner di progetto / febbraio 2017, Lubiana