



NEWSLETTER 4 | DICEMBRE 2017

Costruire denso, verde e accessibile ma non necessariamente alto

Costruire ad alta densità, con molto verde e accessibile a tutti ma non necessariamente in altezza.

Il quarto workshop di SMART-MR si è tenuto a Goteborg/Kungälv il 12 ed il 13 dicembre 2017. Il seminario di discussione su quali raccomandazioni e linee guida siano efficaci per lo sviluppo delle Comunità di stazioni in termini di sostenibilità, è stato organizzato dall'Associazione delle autorità locali della Regione di Goteborg e dalla Municipalità di Kungälv.

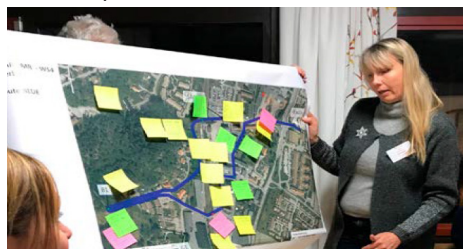
Le previsioni internazionali mostrano quanto in Europa l'urbanizzazione sia elevata ed in crescita. Tutto questo potrebbe causare un incremento della congestione del traffico e dell'emissione di gas serra. Nel dicembre 2017, gli esperti dell'Associazione delle autorità locali della Regione di Goteborg e della Municipalità di Kungälv hanno incontrato i rappresentanti di sette Regioni metropolitane europee per trovare soluzioni alle sfide poste dall'incremento dell'urbaniz-

zazione. In totale, hanno partecipato all'evento, più di 70 partecipanti.

Il tema del workshop è stato lo sviluppo dei nodi di trasporto (TOD - Transit Oriented Development). Spesso, lo Sviluppo delle Comunità di Stazioni riguarda le aree TOD. L'intento è quello di incrementare l'accessibilità regionale senza arrecare danno alle specificità locali. La densificazione urbana è stata utilizzata come metodo per aumentare la popolazione e innescare ulteriore sviluppo. Allo stesso tempo però lo sviluppo non dovrebbe diminuire la qualità e la dimensione umana degli edifici. A sostegno del dibattito è stato effettuato uno studio, commissionato dalla Regione di Goteborg e dalla Municipalità di Kungälv che è stato presentato da Tobias Nordstrom, SapceScape dal titolo "Densità sostenibile nelle Comunità di stazioni".

- Non è necessario creare un'elevata densità di popolazione attraverso la costruzione di alti edifici per appartamenti. È molto più importante trovare un equilibrio tra gli alloggi, i servizi, le aree verdi e l'accessibilità alle stazioni per avere le condizioni favorevoli per attrarre il trasporto pubblico regionale e favorire opportunità lavorative locali, ha concluso Per Kristersson della Regione di Goteborg, a guida del progetto per il workshop internazionale.

Le diverse sezioni del seminario saranno descritte nel dettaglio, più in avanti nella newsletter.



Pia Tyny, di Helsinki, presenta i risultati del Walk&Talk, Ph. Per Kristersson

SMART-MR
Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

SMART-MR (Sustainable measures for achieving resilient transportation in metropolitan regions) è un progetto finanziato dal programma Interreg Europe iniziato ad aprile 2016 che terminerà a marzo 2021, per un budget totale di circa 2,2 milioni di euro.



**Contatto Goteborg Region
Per Kristersson**

Goteborg Region Association of Local
Authorities, GR, Tel: + 46 707 35 51 71
per.kristersson@grkom.se



**Contatto Kungälv
Marie Flodin**

Town Hall, tel: +46 709 10 85 44
marie.flodin@kungalv.se

SMART-MR Quarto Meeting



Thomas Alper Vicepresidente all'Assemblea generale, Municipalità di Kungälv

Nel discorso di benvenuto Thomas ha presentato la Municipalità di Kungälv ai partecipanti. E'una città molto prosperosa, con circa 40.000 abitanti situata nella costa occidentale della Svezia. Kungälv è una delle 13 municipalità che formano la Regione di Goteborg. La città comprende un insediamento storico sorto sulle precedenti frontiere con la Norvegia, la Svezia e la Danimarca.

Costruita nel punto in cui il fiume Gota si divide, è sempre stata un centro d'interesse sia per il commercio sia per i viaggiatori, ed è decisamente un punto strategico da difendere. Per tale ragione fu costruita una fortezza difensiva nel quattordicesimo secolo.

La fortezza è stata diverse volte sotto l'assedio di svedesi, danesi o norvegesi a seconda chi fosse all'interno o all'esterno e volesse accedervi. Ma la fortezza non ha mai capitolato.

Dopo il Trattato di Roskilde tra svedesi e danesi nel 1658, Bohuslan divenne svedese. Centocinquanta anni più tardi fu sancita l'unione tra Norvegia e Svezia. Thomas afferma che "L'idea era di costruire un collegamento ferroviario tra Goteborg e Oslo, ma quando l'unione si è sciolta nel 1905, il progetto è stato interrotto. Nella fase di pianificazione del nuovo collegamento ferroviario fu chiesto alla cittadinanza di Kungälv se avesse voluto essere collegata alla ferrovia.

L'assemblea cittadina rispose con un "No grazie, - e aggiunte - la ferrovia porta stili di vita peccaminosi nelle città". Al contrario la Municipalità di Ytterby, fuori Kungälv, ottenne il collegamento ferroviario. Il collegamento non ebbe molta rilevanza fino a quando la Municipalità fu prevalentemente agricola con pochi abitanti.

Oggi la realizzazione del Local Masterplan di Ytterby permetterà di cambiare la situazione attraverso la creazione di nuovi alloggi e migliori opportunità per le attività lavorative e per il commercio locale. Inoltre, sarà sfruttato il collegamento ferroviario con Goteborg ed il più esteso bacino del lavoro della regione metropolitana.



Verso le aree T.O.D. (Transit Oriented Development)

Janez Nared, Lead Partner SMART-MR

Dopo aver affrontato la partecipazione nella Pianificazione dei trasporti nella Newsletter 1, la Pianificazione regionale nella Newsletter 2 e 3 – l'una sulla di piani di mobilità regionali e l'altra sulla logistica low carbon – la Newsletter 4 affronta un nuovo argomento: le aree TOD.

Al workshop di Kungälv che si è svolto il 12 ed il 13 dicembre 2017 si è stata posta l'attenzione sul tema dei nodi di trasporto. I partner, al seminario, si sono concentrati sul fenomeno scandinavo della costruzione di nuovi insediamenti e la densificazione di quelli esistenti: il tema è quello delle "comunità di stazioni urbane". La motivazione che sta alla base del concetto è quello di ottimizzare e collegare il trasporto e la pianificazione degli spazi, introducendo un nuovo tipo di insediamento nel quale la stazione ferroviaria gioca un ruolo centrale. In quanto nodo di trasporto internazionale, esso non solo offre servizi relativi ai trasporti ma attrae anche altri servizi necessari all'approvvigionamento delle comunità circostanti.

Il concetto coniuga il processo di suburbanizzazione e postsuburbanizzazione, nel quale la popolazione, notoriamente, abbandona la grande

città alla ricerca di condizioni più economiche e per il desiderio di vivere in un ambiente più sano, oltreché per la necessità spostarsi quotidianamente nella stessa città per lavoro con un sistema di trasporto pubblico efficiente che evita la congestione e l'inquinamento. Il workshop non solo ha prodotto proposte stimolanti su come pianificare aree residenziali, ma ha anche raccolto informazioni attraverso altre esperienze, come per esempio il processo partecipativo, sfruttando la preparazione degli esperti delle otto regioni metropolitane e utilizzando la logica del trasporto pubblico oltreché della logistica urbana efficienti, come era già stato affrontato nei precedenti incontri. L'approccio integrale non è importante solo per il processo di apprendimento all'interno del progetto, ma anche per la progettazione delle comunità di stazioni urbane. Per raggiungere il livello ottimale di pianificazione è necessario avere un approccio olistico ed integrale, cosa che richiede tempo e un sufficiente grado di consapevolezza tra i decisori finali, i progettisti ed i residenti. La collaborazione tra questi soggetti deve essere raggiunta attraverso l'individuazione dei bisogni, mappando le potenzialità, e fissando gli obiettivi.

Nell'ottica di una visione futura, le nuove tecnologie devono essere utilizzate per rispondere alle esigenze dei nuovi residenti, assicurando la resilienza ed una buona qualità della vita a tutta la comunità.

Tutto questo apre la strada al secondo aspetto sullo sviluppo delle aree T.O.D. che si aggiungerà alla comprensione di cosa sono le comunità di stazioni urbane e come possono essere progettate con le opportunità offerte dalle tecnologie low carbon. workshop che affronta questi temi, invece, si terrà ad Helsinki analizzerà le aree urbane low carbon. La preparazione di questo workshop è già cominciata e prevede una sessione molto impegnativa per il gruppo di lavoro. A parte il su citato workshop di Helsinki, i partner del progetto terranno altri due workshop: uno a Budapest sulla gestione del trasporto, e uno a Porto dedicato alla sharing economy.

Il workshop a Porto si concluderà con uno scambio di esperienze e offrirà le informazioni finali per la guida, esso raccoglierà l'esperienza acquisita durante la prima fase del progetto, presenterà le

buone pratiche, e produrrà suggerimenti procedurali per realizzare un trasporto più resiliente nelle regioni metropolitane.

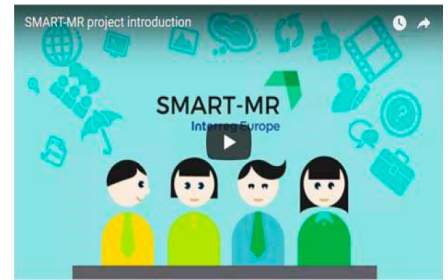
Con lo stesso ritmo, le attività saranno attuate, in tutte le otto regioni metropolitane incluse nel progetto. I partner continueranno nell'elaborazione degli action plan, nei quali sarà di importanza cruciale il coinvolgimento di stakeholder locali perché essi saranno attori importanti nella implementazione dei piani. La prima fase del progetto finirà a marzo 2019, quando Porto ospiterà un meeting politico, nel quale i principali risultati del progetto saranno presentati ai politici delle regioni metropolitane che ne fanno parte. Questo incontro congiunto aprirà la strada all'implementazione degli action plan, che sarà realizzata nella seconda parte del progetto. Il prossimo anno sarà impegnativo e denso di attività e sicuramente offrirà molti risultati interessanti per il progetto che saranno regolarmente pubblicati sul nostro sito web. Continuate a seguirci e lasciatevi ispirare dalla nostra presentazione video: <https://interregeurope.eu/smart-mr/>.

“...per ottenere soluzioni ottimali di pianificazione è necessario che

questa sia globale ed integrale e abbia la possibilità di avere adeguato tempo e sufficiente livello di consapevolezza tra coloro che prendono le decisioni, i progettisti ed i residenti.”



Meeting internazionale del gruppo direttivo, Kungälv, dicembre 2017. Foto di Janez Nared



SMART-MR

trova soluzioni e aiuta le autorità locali e regionali a migliorare le politiche dei trasporti

Gli output chiave del progetto comprendono una guida sulle misure sostenibili per conseguire un trasporto resiliente e low carbon nelle regioni metropolitane, una descrizione di buone pratiche selezionate, e suggerimenti procedurali. Attraverso questi output, così come gli eventi di disseminazione (gli incontri politici, la conferenza finale e i meeting con gli stakeholder regionali) SMART-MR contribuisce agli obiettivi di Europe 2020, Cohesion Policy e Interreg Europe Program.



Città metropolitana di Roma Capitale

Buone pratiche a Roma: un nuovo sviluppo urbano nei pressi della Stazione Tiburtina

L'area di sviluppo si trova tra i quartieri Pietralata e Nomentano, nel quadrante nord-est di Roma, una zona periferica all'interno del raccordo anulare. Ha introdotto nuove funzioni all'area residenziale e perciò è considerata una buona pratica. Questo intervento, rappresentando un investimento di più di un miliardo di euro, parzialmente finanziato da investitori privati, ha richiesto significativi miglioramenti della rete ferroviaria e della stazione. La ripartizione modale del trasporto, ad alta richiesta, è del 45% sul trasporto pubblico tra bus, metro e ferrovia. Percorsi pedonali e piste ciclabili collegano il nuovo intervento con la stazione ferroviaria. Le principali autorità e parti interessate coinvolte sono il Comune di Roma e RFI.



Buone pratiche a Ljubljana: collocazione di una nuova area residenziale nel villaggio di Borovnica

Borovnica

Nel 2015 è stata costruita una nuova area residenziale di 50 unità abitative nel villaggio di Borovnica Borovnica, a 30 km da Ljubljana. È stata costruita dal Fondo abitativo della Repubblica di Slovenia e venduta a privati attraverso aggiudicazione delle gare d'appalto. Gli edifici si trovano in prossimità di una stazione ferroviaria (a 400 metri) e di servizi primari (asilo, scuola elementare sede della municipalità, biblioteca, market e presidio sanitario).



Fonte: <http://www.najem.stanovanjskisklad-rs.si/Lokacija/13>

Principali autorità e stakeholder coinvolti:

Fondo abitativo della Repubblica di Slovenia,
Municipalità di Borovnica,
Ferrovie Slovene (Slovenske Železnice)
Link:

<http://ssrs.si/http://www.najem.stanovanjskisklad-rs.si/Lokacija/13>.



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

Buone pratiche Budapest: BudaPart project

Il progetto consiste nello sviluppo di un sistema di mixità funzionale nella città. L'elemento centrale è il parco che ha già una funzione di parco cittadino. Ma perché è considerato un esempio di buona pratica? Perché è espressione del principio di accrescimento della densità urbana e perché ha riguardato il riuso di aree industriali dismesse bonificate. Inoltre, perché sono state utilizzate reti di trasporti esistenti ed è stato favorito lo sviluppo di una rete tramviaria. Altro motivo è che la baia ed il parco sono parte integrante della città.

Principali stakeholder ed autorità coinvolti:

Le comunità di stazioni sostenibili ad alta densità

Le linee guida e gli indicatori per le comunità di stazioni sostenibili ad alta densità nella regione di Goteborg sono state redatte nel report "Le comunità di stazioni sostenibili ad alta densità". Le linee guida e gli indicatori si basano sulle indicazioni di UN Habitat - Programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani - e da studi precedenti sulla densità e sull'uso del territorio in un ambiente nordico. È stato stabilito che una comunità di stazione è ubicata in uno spazio urbano che si sviluppa entro il raggio di un chilometro da una stazione ferroviaria. Per conoscere e dimostrare quali possibilità esistono per le comunità di stazioni regionali in termini di densificazione e nel contempo corrispondere alle linee guida per una densità che sia sostenibile sono stati intrapresi i seguenti studi: una ricognizione della densità attuale e la connessione ai servizi tra le comunità di stazioni nella regione, una analisi sulla densificazione della comunità di stazione di Ytterby.

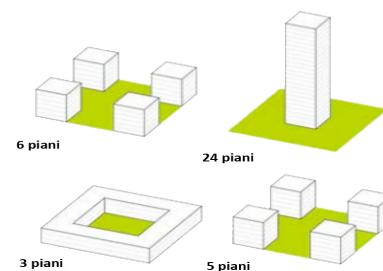
La municipalità di Kungälv e la Regione di Goteborg hanno collaborato al progetto Europeo SMART-MR nel quale Ytterby è parte del caso di studio.

La municipalità di Kungälv sta elaborando un piano globale per Ytterby nel quale, tra le altre cose, darà conto di come questa comunità possa essere densificata dall'interno e come incrementare il trasporto pubblico urbano.

L'attenzione della Regione di Goteborg si è focalizzata sulla ricerca di un metodo che esplori come sviluppare successiva-



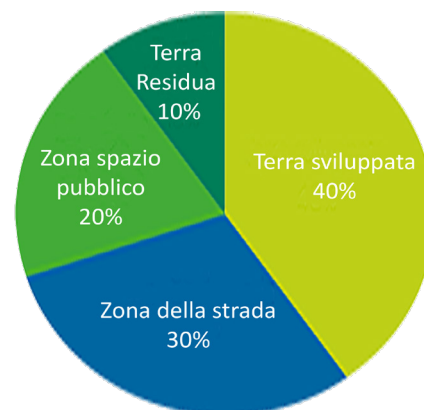
Illustrazione strutturale, GR, 2008



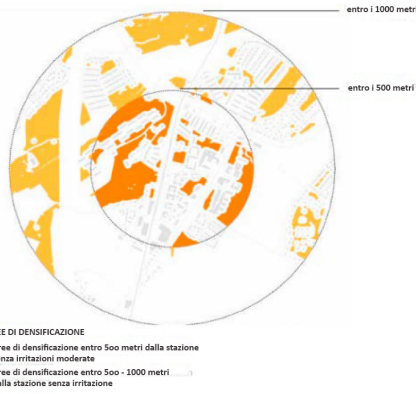
DIVERSO NUMERO DI PAVIMENTI. STESSO PLOT SPAZIO DEL PIANO
L'indice dello spazio non deve essere confuso con il design dell'edificio.
Qui ci sono quattro grafici con lo stesso indice dello spazio del pavimento della trama di 2.0 ma con un design ed un numero di piani completamente diversi

"Elementi guida fondamentali nelle forme urbane in tema di energia ed emissioni di gas serra sono l'uso del suolo misto, la connettività e l'accessibilità"
Indicazioni IPCC 2015

mente il piano strutturale. La ricognizione della densità e dei servizi nelle comunità di stazioni nelle regioni mostra che esiste un legame forte che lega il numero dei residenti, dei lavoratori, e le opportunità delle attività urbane. Quando si tratta di diversità di servizi, comunque, un certo mix di residenti e lavoratori è necessario. Ma per conseguire una densità che sia sostenibile, è necessaria una certa distribuzione dell'utilizzo del territorio così che la densificazione non abbia effetti negativi sul bisogno di spazi pubblici aperti, sugli spazi dedicati al traffico, etc. Per tale ragione, le linee guida per una densità che sia sostenibile includono indicazioni di massima per l'uso del territorio in generale, nelle comunità di stazioni. Le linee guida per la densità che sia sostenibile sono state definite in con un numero di indicatori che dipendono dallo spazio dedicato agli edifici per quartiere, dal numero di residenti e lavoratori, dalla destinazione d'uso del territorio, dalla distanza dalla stazione centrale. La dimensione delle comunità di stazioni è stata un altro elemento di valutazione. Lo spazio dedi-

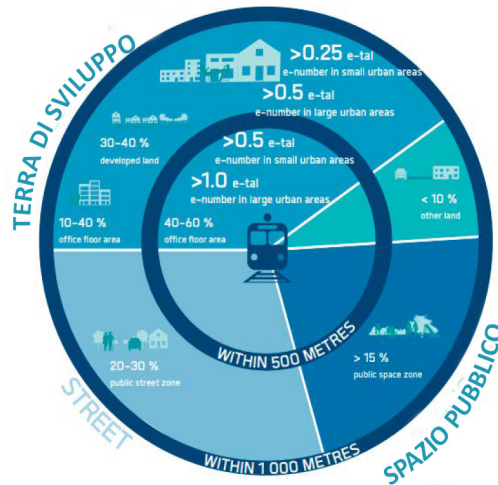


Esempio di efficiente distribuzione di uso dei terreni



pubblici. Con questo calcolo ogni lavoratore, nel privato o nel pubblico, ha bisogno in media di 50 mq, questa ipotesi di densificazione consente un aumento di 4.000 lavoratori all'interno dei mille metri dalla stazione. Basandosi su due abitanti per abitazione, l'ipotesi di densificazione di conseguenza aumenta di 12.000 persone all'interno del chilometro dalla stazione, tra residenti e lavoratori.

cato agli edifici per quartiere è stato usato come indicatore di densità. Lo studio ha applicato le linee guida tipizzandole nel caso della comunità di Ytterby, all'interno della municipalità di Kungälv. Una ipotesi per la densificazione di Ytterby evidenzia che essa ha un potenziale di 4.000 residenze aggiuntive entro il chilometro dalla stazione. Questa ipotesi di densificazione è basata sul 50% del totale del territorio edificabile entro i 500 metri dalla stazione ed il resto è destinato ad uffici e servizi pubblici. Tra i 500 metri ed il chilometro di distanza dalla stazione il 25% del terreno edificabile è stato riservato ad aree per uffici e servizi



Linee guida per la densità sostenibile nelle comunità di stazioni, SpaceScape 2017

Principali stakeholder ed autorità coinvolti:

Municipalità di Budapest
XI Distretto

Autorità dei trasporti.

Link: <http://www.budapart.hu/hu/projekt-bemutatas>



Buone pratiche Barcellona: La Stazione La Sagrera ad alta velocità (in corso di sviluppo)

La futura stazione La Sagrera a Barcellona (nell'area nord) sarà un mix tra una nuova stazione (treni e metropolitana), un nuovo centro abitato, un'area commerciale, uffici e spazi pubblici (sia s spazi verdi che uffici). La Sagrera sta realizzando un nuovo polo nelle vicinanze del centro cittadino di Barcellona, lungo un tipico percorso stradale (La Meridiana) densificando così un'area abbandonata e nel contempo collegando i quartieri esistenti.

Principali stakeholder ed autorità coinvolti:

Barcelona city council (Consiglio della Città di Barcellona), ADIF e RENFE (Train infrastructure and operating Companies - infrastruttura ferroviaria e società di trasporti) ed il Governo catalano.
Link: <http://www.barcelonasagrera.com/>



Buone pratiche a Porto: Operazione di recupero della Stazione Campanha

L'area di intervento è caratterizzata da una dispersione caotica di elementi urbani, paesaggi e frammenti di infrastrutture in un disordine e una mancanza di logica o manifesta connessione. Il territorio disponibile per la costruzione del Terminal interzonale di Campanha (CIT) è un'area di degrado urbano oltreché di abbandono sociale della parte est della città. Tangente all'anello stradale intorno a Porto e fortemente caratterizzato dalla presenza di binari ferroviari, il luogo è un elemento di discontinuità della città. Il terreno è morfologicamente e topograficamente disperso, senza funzioni o relazioni evidenti. Diviene così un sito insignificante e quasi inabitabile, di difficile funzionalità ed estremamente complicato.

Principi generali di pianificazione per generare sviluppo sostenibile

Linee guide per la densità

Linea guida 1: Entro 500 metri dalla stazione

> 0.5 indice di area edificabile in aree urbane piccole

> 1.0 indice di area edificabile in aree urbane grandi

Linea guida 2: Tra i 500 e i 1000 metri di distanza dalla stazione

> 0.25 indice di area edificabile in aree urbane piccole

> 0.5 indice di area edificabile in aree urbane grandi

Principi generali di pianificazione per consentire un uso del territorio sostenibile entro 1 km da una stazione

Linea guida 3:

30/40% di territorio dovrebbe comprendere territorio già edificato

Linea guida 4:

20/30% di territorio dovrebbe comprendere strade pubbliche

Linea guida 5:

Almeno il 15% di territorio deve comprendere spazi pubblici

Linea guida 6:

Un massimo di 10% di territorio deve prevedere un uso misto

Principi generali di pianificazione per creare un uso di territorio misto di residenze e uffici che sosterrà le attività lavorative, i servizi locali e una ridotta dipendenza dalle automobili

Indicatore 1: 40-60% di territorio edificato dovrebbe essere ad uso di uffici a 500 metri da una stazione

Indicatore 2: 10-40 % di territorio edificato dovrebbe essere ad uso di uffici entro i 500 ed i 1000 metri da una stazione

Indicatore 3: Il numero dei residenti e dei lavoratori è calcolato sugli 80 individui per ettaro in piccole comunità e fino a 160 nelle grandi.

Il progetto del Terminal interzonale di Campanha e la riqualificazione della zona circostante intende realizzare una zona qualificata e di eccellenza nel quale vivere, lavorare e godersi la natura, una zona che oggi gioca un ruolo centrale nell'organizzazione dell'area metropolitana tra il centro e la periferia e che afferma sé stessa come una novità e polo di sviluppo di qualitativo della Città e della Regione.

Ora:



Successivamente:



E' da considerare una buona pratica non solo per il ruolo in termini di sostenibilità della mobilità urbana che la stazione intermodale favorirà, ma anche per la riqualificazione dell'area stessa. Infatti l'attuazione della strategia proposta prevede la promozione di cinque assi strategici: I - attività economiche; II - mobilità sostenibile; III- qualificazione dell'ambiente urbano; IV- sostenibilità ambientale; V - inclusione sociale e cittadinanza attiva sulla base di un catalogo di progetti strutturali intesi come iniziative chiave per la generazione di nuove dinamiche di rigenerazione urbana nella parte orientale di Porto.

Principali autorità e stakeholders: Municipalità di Porto, Infrastrutture del Portogallo, Area Metropolitana di Porto, TIP (ente responsabile del sistema di biglietteria intermodale, ANTROP (associazione di operatori di trasporto privato), utenti di metro e ferrovie, residenti.

Master Plan locale di Ytterby

La comunità di stazione di Ytterby è usata nel workshop come esempio di il concetto di T.O.D.

L'obiettivo del Master plan locale di Ytterby è di fissare obiettivi concreti, ma anche visioni, che erano stati precedentemente solo accennati nel piano globale della Municipalità di Kungälv nel 2010. Ytterby è descritta da Linda Andersson, progettista responsabile alla Municipalità di Kungälv, come una comunità di stazione con un grande potenziale. Pianificare l'area consentirebbe di sviluppare nuove e belle abitazioni

prossime ad aree verdi, preferibilmente in posizioni centrali che consentirebbero buone condizioni di collegamento al trasporto pubblico. L'obiettivo della pianificazione dell'uso del territorio è di utilizzare una strategia di pianificazione dove lo sviluppo è realizzato dal centro verso l'esterno, al fine di evitare lo sprawl urbano. Questa strategia è risultata realizzabile solo quando è stato deciso di spostare il maneggio dall'attuale posizione centrale. Ciò consentirà la trasformazione dell'area di sviluppo ad alta densità.

FÖP Ytterby - Masterplan di Ytterby



Perché è utile un dialogo partecipativo a Ytterby?

Per creare interesse intorno alla pianificazione urbana, Anna Ulvehed, urbanista, ha voluto spiegare agli abitanti di Ytterby le possibilità che avrebbe offerto il cambiamento di destinazione d'uso del territorio. Volevamo coinvolgere gli abitanti nel processo democratico e creare un interesse alla partecipazione durante il processo progettuale del Master Plan di Ytterby. Per compren-

dere la consapevolezza che gli abitanti hanno della loro comunità e per percepire il senso dell'identità di oggi, è stato chiesto loro di descrivere Ytterby in una sola parola. Si è voluto insistere su cosa funziona bene, cosa i cittadini apprezzano e cosa no. E' stato chiesto cosa preservare quando avverrà il cambiamento in verso una stazione di comunità regionale più sostenibile. Si è fatto ricorso ad un team di progetto per riflettere su idee e per redigere questionari. In collaborazione con il progetto SMART-MR il questionario prevedeva domande sulle abitudini degli spostamenti, gli schemi di mobilità urbana giornaliera più utilizzati, le destinazioni, e gli atteggiamenti verso il trasporto sostenibile. La domanda posta è stata: Come può essere, secondo voi, un buon sistema di scambio e di trasporto? Si è voluto raccogliere le informazioni da gruppi sociali vari, comunità di anziani, di studenti, di commercianti di locali, per

Descrivi Ytterby con una parola



mettere a confronto le esperienze dei diversi gruppi di residenti. Per andare oltre è stato realizzato anche un questionario on-line. I risultati mostrano quanto diversi

siano i punti di vista a Ytterby! Oltre ai questionari sono state fatte le Analisi SWOT in focus group.



Punti di forza	Debolezze
Trasporto pubblico, luoghi rurali e naturali, quiete, facilità negli spostamenti verso altre località, servizi locali.	Il traffico, i parcheggi di scambio, mancanza di luoghi di socialità, carenza di alloggi per giovani adulti, società poco attiva, scarse offerte di scambi, promozione di Ytterby
Opportunità	Minacce
Creare un centro molto più vivace, approccio positivo verso nuove opportunità commerciali e desiderio di novità che possono ravvivare il centro. Dare a Ytterby una propria identità, promuovere la comunità favorendo l'aumento della popolazione.	Nuove edificazioni che possono danneggiare le bellezze naturali, problemi di droga, poca sicurezza, il futuro dell'associazione degli anziani di Ytterby, la lunga durata dei progetti di pianificazione, piani particolareggiati che non consentono variazioni, e mancata soluzione della questione del traffico.

SWOT - analysis della trasformazione di Ytterby, sommario di tutti i focus group.

Kungälv-Posten

Fredag, 15 december 2017

START NYHETER SPORT DEBATT FOLK FASTIGHETSÄFFÄRER KONTAKT ANNONSERÄ

13 december 2017 14:00



Planarkitekt Erik Liedner från Kungälv kommun guidade en av grupperna runt Ytterby centrum. I gruppen fanns arkitekter och stadsplanerare från Norge, Slovenien och Finland och från Göteborgsregionens kommunalförbund, GR. Foto: Anna Hedlund

Europeiska experter diskuterar Ytterbys framtid

Il giornale locale informa gli esperti del workshop europeo sul futuro di Ytterby.



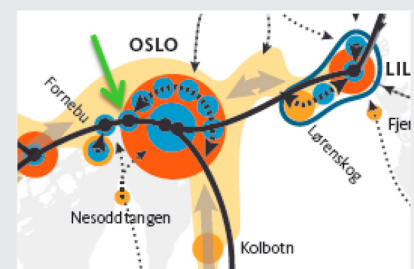
City of Oslo
Agency for Urban Environment



AKERSHUS
County Council

Buone pratiche Oslo: Piano di zonizzazione a Skoyen

Questa buona pratica è riferita all'area di una infrastruttura di trasporto a Oslo e Akershus (Skoyen è indicata dalla freccia verde). La nuova linea metropolitana che collega Forneby al centro cittadino di Oslo avrà una fermata a Stroyen. Grazie a questo intervento l'area sarà più attraente sia come zona residenziale e sia come luogo di lavoro.



Il progetto di zonizzazione dell'area (attualmente in discussione) prende il posto di quello regionale. Questo prevede la costruzione di una nuova stazione della metro in prossimità di connessione con altre modalità di trasporto per ottimizzare lo snodo. Il progetto prevede anche uno schema di densificazione ambizioso, ciò significa che circa 16.000 abitanti potranno vivere entro i 500-1000 metri di distanza dalla stazione della metro e dei treni. Il piano inoltre aspira alla riduzione del traffico automobilistico in entrata e all'interno dell'area, e una apertura della città verso il al fiordo.

Principali autorità e stakeholders coinvolti:

Municipalità di Oslo, Ruter (società di pubblica di trasporti), Autorità stradale e Autorità ferroviaria.



Buone pratiche a Helsinki: Lo sviluppo della comunità di stazione di Tikkurila a Vantaa

Tikkurila è il centro amministrativo della città di Vantaa ed è situata sulla principale linea ferroviaria che collega Helsinki al resto della Finlandia. Tikkurila si è sviluppata tra gli anni 60 e gli anni 70,

progettata e costruita in maniera sparsa con una predominanza di parcheggi e abitazioni basse.

La città ha intrapreso il progetto di sviluppo nel 2007, attraverso un progetto strutturale, per individuare le possibilità per un cambio di destinazione d'uso dell'area della stazione. Il primo passo è stato la ristrutturazione previa la dismissione, aumentando così l'area edificabile di 125.000 kmq in 7 anni. Contemporaneamente è stata costruita la linea del nuovo anello ferroviario all'interno dell'aeroporto, attraverso Tikkurila. La società ferroviaria, l'Agenzia dei Trasporti Finlandese e la municipalità hanno sottoscritto un contratto congiunto per la progettazione e la costruzione della nuova stazione di snodo. Comprende un nuovo terminal coperto per i treni, un grande centro commerciale con uffici e parcheggi a più livelli. Oltre alla stazione centrale il progetto ha incluso attività commerciali per attrarre gli investitori privati. Lo spazio tra la ferrovia e la strada era molto ristretto, e la costruzione era stata ostacolata per evitare problematiche al traffico ferroviario. Questa è la ragione per la quale la collaborazione tra tutte le parti coinvolte è stata la chiave durante l'intero processo.



Adesso Tikkurila è una delle aree più richieste a Vantaa, offre buoni collegamenti, servizi eccellenti e abitazioni moderne per i nuovi residenti. Le varie parti della linea ferroviaria principale sono meglio collegate e la qualità dei nuovi spazi pubblici è molto più elevata rispetto a prima.

Principali autorità e stakeholder coinvolti:

Città di Vantaa
 Agenzia Finlandese dei Trasporti (FTA)
 VR Group Ltd
 Investitori immobiliari



Buone pratiche Göteborg: Comunità di stazione di Molnlycke, Master Plan locale

La comunità di Molnlycke ha una lunga storia come comunità di stazione.

Passeggiata per la città Ytterby

L'obiettivo della Passeggiata per la città a Ytterby, organizzata in collaborazione la Mistra Urban Futuresproject-stazioni di comunità urbane, è quello di mostrare un approccio partecipativo alle indagini e alle analisi relative alla pianificazione di comunità di stazioni urbane. Il tour a piedi è un metodo che può essere utile come parte di una più ampia analisi del sito quando si pianifica e si progettano comunità di stazioni o altri tipi di comunità.

Il metodo ha il vantaggio di rendere possibile la comprensione delle esperienze e delle percezioni dell'ambiente fisico dei vari stakeholder. Un tour è stato organizzato da Anna Ulved, Jen-

ny Bjonness Bergdahl della Municipalità di Kungälv e Ulf Ranhagen durante la site visit della comunità di stazione di Ytterby. Durante il workshop di SMART-MR sia gli esperti europei che gli esperti locali della Municipalità di Kungälv hanno partecipato all'esposizione della metodologia. Esperti locali, residenti e altri stakeholder possono partecipare ai tour ordinari durante le diverse stagioni e a vari orari durante il giorno. Importanti incentivi per l'utilizzo di questo specifico metodo sono quelli che integrano i metodi dell'obiettivo per la misurazione di fattori/indicatori come la densità urbana, che misurino la distanza dalla



stazione ed i punti/funzioni rilevanti nelle aree circostanti, che inoltre misurino mix di funzioni, come i fattori ecologici, la configurazione e l'integrazione spaziale.

Una pratica efficace di per effettuare il tour è di tenere un registro e una mappa per prendere appunti, sui punti di forza e debolezza, per appuntare idee di miglioramento sugli argomenti chiave selezionati come accessibilità, sicurezza, variazioni ambientali, fornitura di funzioni di servizio, etc. Alcuni appunti possono essere presi, per esempio, in merito a spazi nei quali è particolarmente importante rilevare impressioni soggettive degli stakeholder.

Dopo il tour a piedi, è preferibile che i partecipanti raccolgano le loro impressioni principali magari con una Analisi SWOT visualizzata su una mappa dell'area visitata. Post-it di diversi colori che rappresentino i punti di forza e le carenze possono essere posizionati sulla mappa per rendere agevole la lettura degli

argomenti chiave. Questo materiale raccolto può essere usato come base per un'analisi più approfondita dei diversi aspetti, come base per la formulazione di obiettivi e successivamente, come base per lo sviluppo di ipotesi per il breve od il lungo periodo. L'esperienza dell'applicazione di questo metodo e di strumenti analoghi in diversi contesti di progettazione possono essere presentati all'inizio del seminario.

Per la visita alla comunità di stazione di Ytterby sono stati previsti tre diversi tour, e una Analisi SWOT sulla mappa creata dai partecipanti.

Ulf Ranhagen

È professore senior e leader del Progetto delle Comunità di Stazioni.

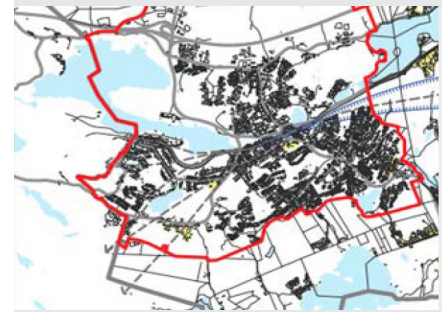
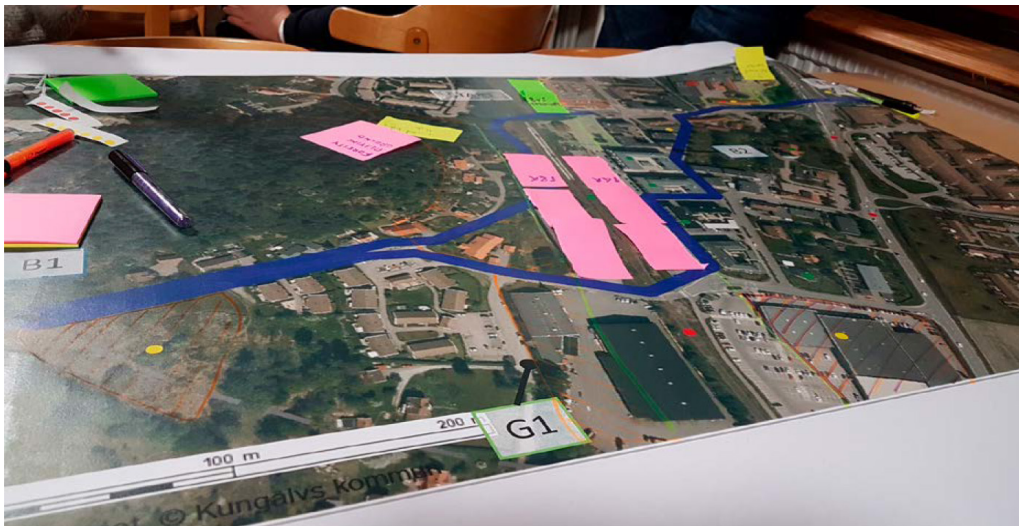
Trovate di più su questo progetto al link: <https://www.mistraurbanfutures.org/en/project/urban-station-communities>

Una gran parte dell'area è stata costruita con singole abitazioni, ma recentemente il proposito è quello di seguire gli accordi regionali del progetto strutturale della Regione di Goteborg.

Questo significa che la comunità di stazione di Molnlycke dovrebbe essere soggetta a densificazione.

Le aree al di fuori del chilometro dalla stazione dovrebbero essere sviluppate solo se fosse disponibile il servizio di trasporto pubblico. Lo sviluppo è regolato in dettagliati piani locali, e dovrebbero seguire gli stimoli del master plan.

È stato realizzato uno studio un paio di anni fa, che ha analizzato la situazione attuale e ha introdotto le qualità urbane come parte di strategie di sviluppo. Le strategie previste hanno stabilito come le categorie dei servizi urbani possono essere incrementate in termini di numeri e di offerta, come dovrebbe essere enfatizzata l'accessibilità alle aree verdi, così come sarebbe necessario collegare la rete stradale a velocità limitata.



Mantenendo la visione di come idealmente dovrebbe essere sviluppata la comunità, la municipalità ha usato diverse analisi e procedure per favorire lo sviluppo di una fiorente comunità di stazione urbana.

Nel progetto principale Catch MR "Molnlycke è stata descritta come una storia di successo nella regione di Goteborg. In particolare, il caso può essere letto come un esempio di come i fattori attrattivi possono essere sfruttati su un piano più consistente a lungo termine. I politici locali ed i progettisti erano certi che l'area sarebbe stata un luogo attrattivo per potenziali residenti e investitori. Così non hanno ritenuto necessario porre pressioni che avrebbero compromesso la crescita a lungo termine.

Principali autorità e stakeholder coinvolti: Municipalità locale di Harryda

Link: http://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2015/projektrapport_molnlycke_130425.pdf

Tavola rotonda tra stakeholder svedesi

Perché è importante lo sviluppo nei pressi delle stazioni ferroviarie?

La rapida urbanizzazione ci spinge a trovare nuove metodologie di costruzione nelle nostre città. L'uso individuale delle automobili non è auspicabile per futuro, ma ancora non si accetta. È necessario che le città siano sostenibili e resilienti. Una strategia è quella di triplicare l'uso dei treni e raddoppiare la ripartizione modale del trasporto pubblico. Le strategie regionali a Goteborg sono in atto ma è necessario ancora discutere su quale tipo di società si desidera offrire agli abitanti della regione. I dibattiti tra i diversi partiti politici su quali possano essere gli investimenti riguardo le nuove infrastrutture. Oggi c'è carenza di infrastrutture ferroviarie. Progettare nuove abitazioni e servizi nei pressi delle stazioni ferroviarie, o altri nodi di trasporto, consente ai cittadini di vivere in questi contesti. Questo offre incentivi per l'investimento nel servizio ferroviario. La popolazione che vive nella campagna circostante può usare la stazione usando auto private o bus locali. Automobili e trasporto pubblico possono essere complementari. La vita di ogni giorno deve essere facile. È essenziale che si abbia la comprensione sia delle necessità di mobilità futura sia della società nella quale si voglia vivere. C'è la necessità di intendere la stazione ferroviaria come interscambio tra modalità di trasporto pubblico a livello locale, regionale e nazionale. Perché la stazione svolge la funzione centrale di raccordo in una struttura regionale policentrica e crea accessibilità per coloro che si muovono a piedi, in bici collegando i dintorni della stazione in entrambi i sensi della ferrovia con la regione. Attraverso lo sviluppo di alloggi, di uffici e servizi che dipendono dal collegamento con la regione, aumenterà la funzionalità della stazione. La sfida che si pone coinvolge la progettazione e la funzione della stazione, entrambi in relazione del sistema ferroviario in generale, e sulla richiesta di sviluppo urbano. Questo include la prevenzione degli incidenti, le problematiche relative alle vibrazioni e al rumore provocati dalle linee ferroviarie nonché gli effetti del superamento delle barriere delle ferrovie.

Tutto questo è importante per le regioni metropolitane?

È importante trasformare e incoraggiare al cambiamento le modalità di trasporto, ma si dovrebbe pensare anche a come ridurre in generale la dipendenza dal trasporto e concentrarsi a realizzare società sostenibili. Si dovrebbe pianificare la città. La qualità della vita include il pendolarismo per due ore al giorno? Chi decide è la gente e non il progettista!

È importante progettare come il trasporto viene fornito all'utenza. Una città densa offre la possibilità di poter raggiungere a piedi o in bicicletta qualunque destinazione. È necessario ricordare che i 2/3 degli abitanti di Goteborg non possiede un'auto sia perché non la vogliono sia perché non possono permettersela. In futuro, è necessario pensare alla scarsità, cosa succederà se non si potrà viaggiare a causa della mancanza di energia? È necessario riflettere di più sulla creazione di modelli di trasporto misto, non solo per le persone che si muovono dalle aree rurali verso la città.

Cosa è importante quando si densifica una comunità di stazione?

Immaginare una società dove voler vivere e lavorare per poi progettare partendo da questa prospettiva. Dovremmo avere una migliore collaborazione tra i diversi livelli, nazionali o locali. Adottare un approccio inclusivo, pianificare tutto, condividere l'immagine, progettare cosa vogliamo raggiungere, pianificare con i giovani, perché sono sensibili al futuro abbiamo bisogno del dialogo con loro. Assumersi la responsabilità di rappresentare tutti gli interessi, di tutti gli stakeholder. Una nuova versione di pianificazione, più completa, più orientata al futuro,

Riflessioni dei partner dopo il workshop

queste le conclusioni del Panel. Per raccogliere idee e riflessioni dopo il ritorno a casa dei partner è stato chiesto loro di fare una riflessione sugli effetti dell'incremento della densificazione. È stato chiesto di riflettere pure sulla mancanza della realizzazione della densificazione, e se gli intenti di creare mobilità sostenibile utilizzando il Piano strutturale

della Regione di Goteborg possano essere accolti. Tutti i partner hanno risposto favorevolmente al workshop e hanno inviato numerose riflessioni. Di seguito ne diamo un breve resoconto.

Nel caso di Ytterby, come per tutte le comunità di stazioni l'obiettivo è quello di creare un bel posto in cui vivere e lavorare. Per raggiungere questo obiettivo e allo stesso tempo avere una connettività regionale, sono state individuate delle direttive.

Le direttive per creare densità si dice siano l'accessibilità, la diversità, e la complessità. Più persone rappresentano un mix di età diverse, redditi diversi, professioni diverse, famiglie diverse, storie diverse. Più abitazioni significa avere una maggiore tipologia appartamenti, a schiera, case isolate - di diverse dimensioni e prezzi. Queste indicazioni per il cambiamento potrebbero anche individuare una crescita economica sostenuta dal collegamento regionale ed una migliore interazione con il centro regionale ed il suo hinterland. La comunità di stazione sarà un luogo nel quale si svolgono diverse attività e di maggiore interesse. Per far sì che la densificazione sia qualcosa di positivo, tutti gli stakeholder hanno bisogno di partecipare nel formulare e condividere il futuro della comunità di stazione. Altrimenti c'è il rischio, per esempio, di creare una area troppo densificata al punto di farle perdere la propria identità e le proprie aree verdi, creando solamente uno snodo per auto che dall'hinterland necessitano di un collegamento regionale oppure un dormitorio omogeneo in un luogo monotono. Il rapido incremento della popolazione potrebbe altresì creare conflitti sociali. Tuttavia, per lo sviluppo di un'area ad alta densità è essenziale assicurare la qualità urbana. **L'area TOD (Transit Oriented Development) è stata vista come un buon metodo che aiuta tutti gli stakeholder ad avere una immagine più grande ampia nella quale includere l'approccio alla qualità e vivibilità.** In caso di fallimento, la gente andrebbe da qualche altra parte, probabilmente incrementando l'espansione urbana incontrollata. Il piano strutturale della Regione di Goteborg è ben supportato dall'uso dell'area T.O.D. a livello locale.

Conclusioni dal workshop SMART-MR

Il workshop ha preso avvio da una prospettiva di Sviluppo Transito Orientato (T.O.D.). I risultati dell'Inventory precedente al workshop indicano che una chiara definizione di ciò che abbiamo chiamato **Comunità di stazione** è opportuna. La definizione di un'area circostante ad una stazione necessita di includere una stazione ferroviaria o uno snodo di transito simile, che abbia una configurazione compatta e densa e che includa abitazioni e servizi. Una **Comunità di stazione** dovrebbe avere una configurazione che preveda sia aree pedonali che reti di collegamento regionali con il trasporto pubblico con il proprio hinterland.

Poiché il concetto di "Comunità di stazione" non è riconosciuto fuori dai paesi nordici, anche se lo sviluppo dentro ed intorno ad un'area di stazione lo è, dobbiamo considerare l'adozione di un nuovo vocabolario per questo tipo di sviluppo.

Punti chiave dall' Inventory di SMART-MR

L'Inventory ha considerato che lo sviluppo dell'area della stazione e del suo circondario abbia un importante ruolo nei corridoi del trasporto regionali e spesso è promosso nei documenti delle policy regionali nelle regioni dei nostri partner di SMART-MR. Il più delle volte, lo sviluppo è condiviso dagli stakeholder locali, come gli operatori del trasporto e le municipalità con i progettisti regionali. Sorprendentemente però il pubblico in generale, intendendo gli abitanti, i rappresentanti dell'industria locale o i fornitori di servizi, non sono coinvolti nel processo partecipativo della progettazione dell'area. L' Inventory ha anche discusso la metodologia del TOD.

Può un concetto di pianificazione, che includa aspetti di vivibilità, esser chiamato "LOAD, Sviluppo di Area Orientato alla Vivibilità"

Si è notato che lo sviluppo delle aree TOD ha una debole connessione con la pianificazione regionale e intersettoriale e si rivela piuttosto una checklist di azioni o un metodo di pianificazione a singole fasi. Di conseguenza si corre il rischio che il metodo perda la visione generale, il perseguimento dello sviluppo sostenibile. Le direttive principali del TOD prevedono la riduzione dell'uso delle auto, per ridurre le emissioni, ed il contrasto della dispersione urbana, aumentando l'accessibilità attraverso l'acquisizione di territorio collegato a livello regionale.

Pianificazione di Trasporto integrato e uso del territorio

Tutte le regioni partner considerano strumenti importanti per creare sviluppo sostenibile sia la pianificazione integrata, sia la pianificazione del trasporto e dell'uso del territorio. Questo concetto è stato introdotto con il nostro progetto precedente Catch MR. Alcune regioni partner hanno messo in evidenza che le pianificazioni spesso devono risolvere le problematiche al momento dell'esecuzione. Questo è causato dai parcheggi nelle aree della stazione e degli hub di transito? Da carenze del trasporto pubblico (specialmente negli orari di minor traffico nei giorni della settimana oppure durante i fine settimana)? Per via degli scarsi collegamenti con l'hinterland? Oppure è causato dall'aver una prospettiva troppo ristretta e non aver attuato una visione di trasporto integrato ed uso del territorio? Per esplorare cosa manca nella metodologia di pianificazione dei TOD il workshop ha introdotto un metodo alternativo sostenuto dallo studio "Densità sostenibile nelle comunità di stazione".

Dal TOD al LOAD

La newsletter ha descritto lo studio nelle pagine precedenti, una SWOT analysis della metodologia, ha anche presentato il lavoro sul masterplan di Ytterby. Lo studio ha mostrato quali risultati ci si può aspettare quando si applica la metodologia suggerita. Questa metodologia utilizza l'addensamento e specifiche quote di utilizzo del territorio, per ottenere un'area diversificata, caratterizzata da elementi di accessibilità facilitata ed ecologica. Applicando questi principi e queste indicazioni nel nostro caso di studio Ytterby potrebbe raggiungere un potenziale teorico di più del doppio dell'attuale numero di abitanti e di posti di lavoro nel raggio di un chilo-

metro dalla stazione.

Utilizzando questi input in numerose sessioni di discussione, il workshop si è impegnato a formulare delle conclusioni per lo sviluppo all'interno e nel circondario della stazione o del nodo di transito.

Conclusioni del workshop

Al workshop si è concluso che lo sviluppo di aree TOD è una definizione ristretta che si focalizza troppo sul trasporto. Lo sviluppo di un'area deve essere dedicato molto di più all'unicità identitaria di una area specifica e della gente che ci vive, adesso e nel futuro. Lo sviluppo riguarda la creazione di qualcosa di attraente e vivibile per le generazioni a venire. Questo può essere realizzato iniziando il processo di pianificazione dalla direzione opposta al trasporto.

- Si propone di usare quella che è considerata essere una prospettiva di sviluppo sostenibile combinando le tre dimensioni: economico, ambientale e sociale.
- Si ritiene che un'area sviluppata con un sistema di alloggi denso, ad uso misto e obiettivi di vivibilità creerà attrattiva.
- Si intende utilizzare una metodologia che è tratta dalle Linee guida di UN-Habitat (Programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani).
- Si raccomanda la considerazione di queste linee guida come strumento ispiratore per lo sviluppo, ed utilizzare principi stabiliti e identificati come obiettivi. È necessaria una certa flessibilità per il raggiungimento degli obiettivi.

Il workshop di SMART-MR si è concentrato su piccole aree per le comunità di stazione (5-15 mila abitanti) e ad un chilometro di raggio per lo sviluppo. Alla stessa maniera, ma con linee guida modificate, possono essere adottate in altre aree di sviluppo.

Attraverso l'utilizzo delle linee guida del Programma delle Nazioni Unite per la densificazione sostenibile, è necessario valutare con gli indicatori il risultato da raggiungere per gli obiettivi prefissati. Inoltre, bisognerebbe includere e formare tutti gli stakeholder attraverso un processo di pianificazione partecipata in modo da condividere e sottoscrivere gli obiettivi attraverso l'uso degli indicatori proposti. Utilizzare, per esempio, una SWOT analysis per condividere ed acquisire la conoscenza di tutte le diverse prospettive in un'area.



Strutture urbane e metropolitane per mobilità e vivibilità sostenibili a Barcellona

La struttura e la dimensione delle città storicamente dipendono dai mezzi di trasporto.

L'espansione di molte città nel 18mo e 19mo secolo è dipeso da numerosi fattori – per esempio la defortificazione delle città, la crescita economica e la rivoluzione industriale, il bisogno della salubrità delle strade – ma anche la necessità di alloggiare flussi di popolazione e beni che si muovevano attraverso le strade e le ferrovie. Questo avveniva in strutture regionali basate sulle reti ferroviarie e su schemi urbani composti da ampie strade e viali, con trasporto pubblico. Sfortunatamente queste strutture hanno portato nel 20mo secolo ad una crescita urbana disordinata, a strade congestionate, e sistemi di autostrade che hanno segregato il tessuto sociale e incoraggiato la dipendenza dalle auto. (Mumford 1963). Le conseguenze e l'impatto di questo modello sono ben conosciuti oramai, ma dopo tutti questi anni di studi sul tema, auspicare un cambiamento è ancora molto difficile. I progettisti del trasporto stanno tentando di invertire questa dipendenza dalle auto, attraverso la promozione della rete del trasporto pubblico regionale e attraendo gli utilizzatori delle auto verso i nodi di queste reti. La strategia è stata

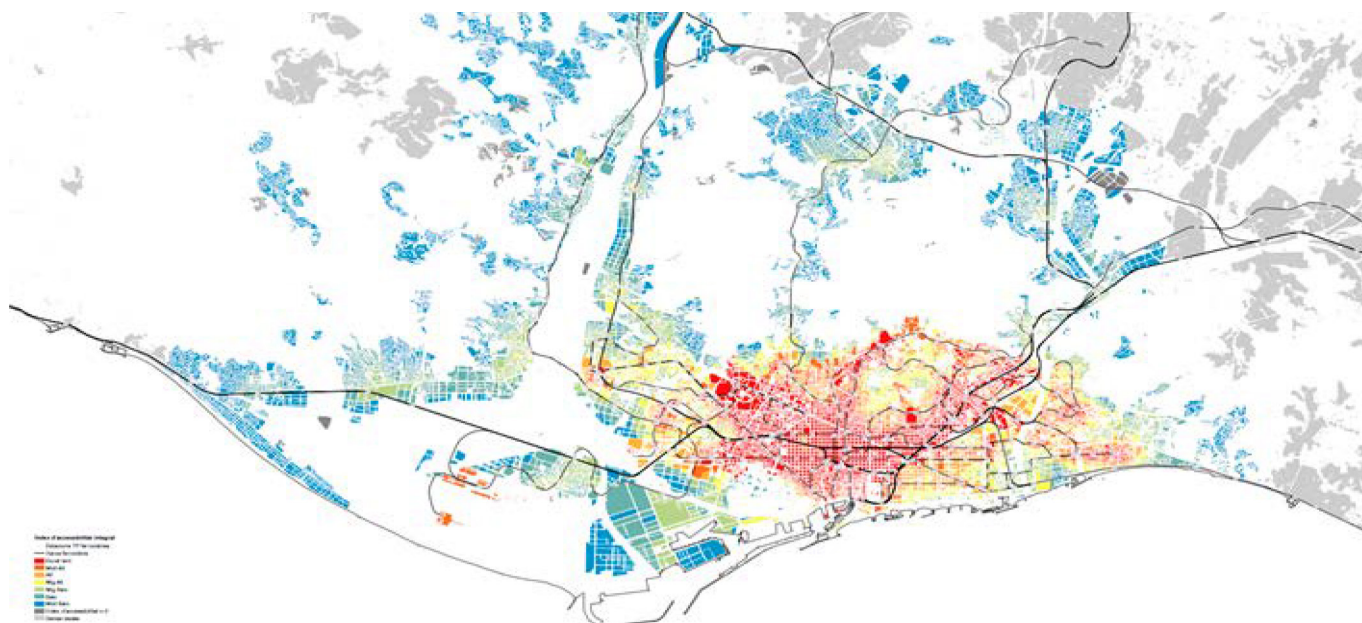
applicata in varie città europee, uno dei casi più famosi è stato quello del Copenhagen Finger Plan (Vedi Knowles, 2012). Negli Stati Uniti, dove gli effetti dello sviluppo delle aree TOD sono molto più manifesti, qualche famoso urbanista ha promosso il movimento "new urbanism" che evoca il ritorno alla costruzione delle città nel periodo precedente all'avvento delle automobili (CNU, 1993). Questa struttura urbana e regionale si basava sul trasporto pubblico e prendeva il nome di sviluppo delle aree TOD da Calthorpe (1993) ed è uno dei pilastri della nuova urbanistica.

Lo sviluppo delle aree TOD è inoltre associato al concetto di Progettazione Tradizionale del Quartiere (TND) che aspira a realizzare ambienti più compatti – alta densità, uso misto, continuità stradale – che favorisce e stimola attività e consente una più elevata mobilità sostenibile, specialmente per i pedoni e le bici. Questo è particolarmente importante perché l'espansione urbana scomposta e la dipendenza dalle auto non può essere risolta se non si considera la questione del trasporto. Abbiamo bisogno di quartieri e periferie a misura umana, luoghi di interazioni, una diversificazione (una diversità di classi sociali a bilanciare una doman-

da ed un'offerta di attività) e con una identità locale.

L'Area Metropolitana di Barcellona è costituita da 36 municipalità, ha una popolazione di 3,2 milioni di abitanti e occupa una superficie di 636 km quadrati, di cui il 52% è costituito da spazi naturali ed agricoli. La metropoli è molto densa, due terzi della popolazione vive in tessuti urbani compatti e ci sono numerosi centri storici con forti identità. In generale, l'uso delle automobili è molto basso rispetto a molte altre aree metropolitane, e molti spostamenti sono effettuati a piedi particolarmente nel centro città.

In ogni caso, poiché Barcellona viene raggiunta maggiormente dall'area metropolitana e da altre parti della regione, nel passato sono stati fatti maggiori interventi per la costruzione di un sistema autostradale che ha indotto ad una elevata richiesta di automobili, ad una segregazione/esclusione di usi, ad una espansione urbana disordinata. In aggiunta, l'accessibilità del trasporto pubblico diventa significativamente più difficile fuori dal centro. In un ambiente così compatto, gli effetti negativi del traffico e delle infrastrutture (per esempio l'inquinamento, lo spazio occupato, la segregazione) sono maggiori rispetto ad altre città.



Accessibilità dei trasporti pubblici nell'area metropolitana di Barcellona

Attualmente l'Amministrazione metropolitana di Barcellona (AMB) è in procinto di disegnare un nuovo masterplan metropolitano urbano (PDU) che definirà come la metropoli evolverà nei prossimi decenni, e ovviamente la questione del trasporto avrà un ruolo considerevole. La nostra visione integrata sulla mobilità e la pianificazione urbana è basata sui seguenti obiettivi:

Accessibilità: Un modello di insediamento che promuova la prossimità tra i servizi e le attività. Sulla base dei principi dello sviluppo delle aree TOD ecco i punti da seguire:

I) Concentrare le periferie disperse in ambienti più densi e variegati intorno a centralità locali e snodi di trasporto pubblico; II) Promuovere usi variegati, la diversità sociale e la offerta/domanda di attività per equilibrare gli spostamenti verso il centro delle metropoli; III) Sviluppo della densità urbana intorno a linee di trasporto urbano e viceversa.

Integrazione: Una struttura urbana che accresca la coesione sociale e la vivibilità le cui priorità siano: I) Combattere la frammentazione delle infrastrutture e che si avvalga delle interfacce urbane; II) Costituire continuità metropolitana per strutturare il territorio urbano promuovendo i circuiti ciclabili e pedonali (per esempio attraverso circuiti di strade storiche); III); Recuperare spazi stradali urbani dal traffico per accrescere la

mobilità sostenibile e le infrastrutture ecologiche (Grafico 2).

Efficienza: Una mobilità sostenibile per indirizzare le sfide della metropoli in direzione di: I) Network di trasporto pubblico intermodale come principali arterie di mobilità; II) Riduzione dell'uso delle auto attraverso la promozione della distribuzione modale e la regolamentazione di: spazi stradali, accessi e parcheggi; e III) Indirizzare il cambiamento tecnologico verso il miglioramento della vivibilità nelle città secondo gli obiettivi indicati sopra.

Sostenibilità: Un sistema che riduca effetti e manifestazioni economici, sociali e ambientali. Abbiamo bisogno di aumentare l'attenzione al complesso della mobilità e il conseguente consumo di risorse e pianificare le città di conseguenza. Città e aree metropolitane sono luoghi fiorenti di interazioni e opportunità che continueranno a crescere nel futuro. Per tale ragione è fondamentale trovare delle strutture per le metropoli che possano consentire la costruzione di una mobilità urbana adeguata e sostenibile, e allo stesso tempo rendere le città vivibili.

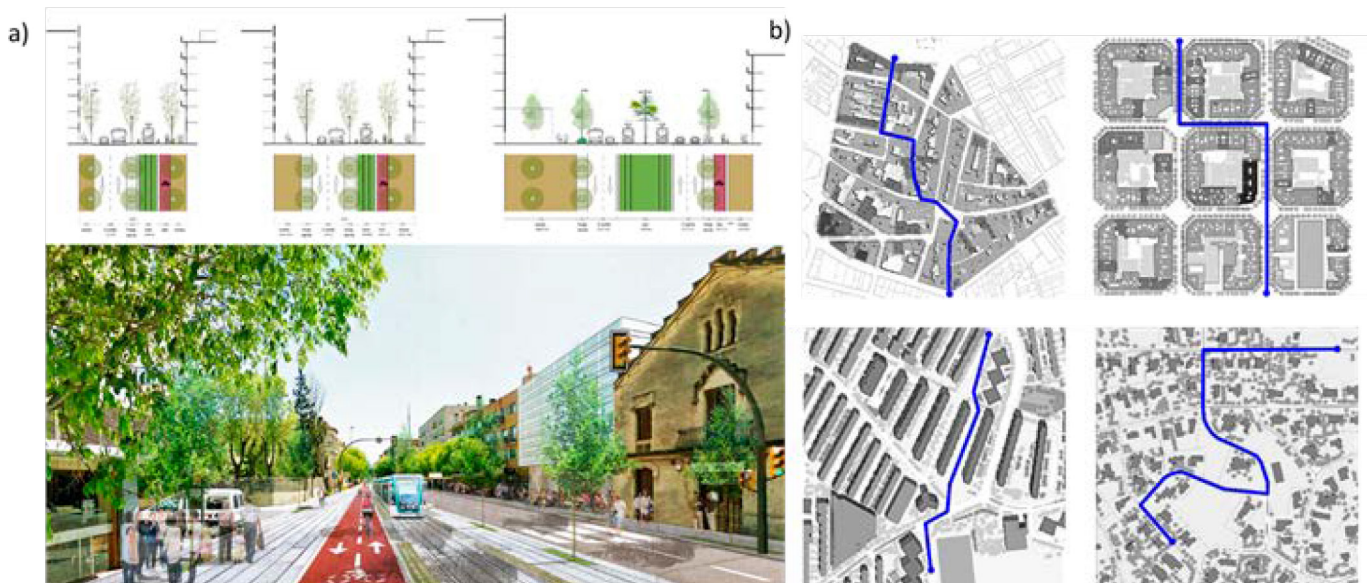
Javier Ortigosa, Dr. Sc.
Servei redacció del Pla Director (PDU)
Area Metropolitana de Barcelona
Carrer 62, núm 16-18 Zona Franca
08040, Barcelona, Spain

Phone: +34 932 235 1513262221

E-mail: jortigosa@amb.cat

References

- Calthorpe, P., 1993. The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream. Princeton Architectural Press.
- CNU, 1993. Congress for New Urbanism
- DSU-AMB, 2017. Estudi per a la transformació i millora de la Carretera Reial. Direcció de Serveis d'Urbanisme (I. Tomé, J. Caba i C. Gómez), AMB.
- Knowles, R., 2012. Transit oriented development in Copenhagen, Denmark: from the finger plan to Ørestad. Journal of transport Geography, Vol. 22, p.251–261.
- Mumford, L., 1963. The Highway and the City. Greenwood Press.
- Recio, J., L. Pretel, and J. Ortigosa, 2018. Public Transport accessibility measures and urban planning implications in Barcelona's Metropolitan Area. Presented in Transportation Research Board, Washington DC, 2018.
- SRPD-AMB, 2017. Directrius urbanístiques de Mobilitat i infraestructures de transport. Document de directrius de la Taula Temàtica en el marc del PDU, Servei de Redacció del Pla Director (J. Ortigosa, M. Villalante, M. Gullón), AMB.












a) lo storico progetto di integrazione "Carretera Reial" (DSU-AMB, 2017); b) tessuti urbani nell'area metropolitana di Barcellona e loro calpestabilità (SRPD-AMB, 2017).



Metropolitan region

Partner

Ljubljana	<p>Scientific Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts</p> <p>Regional Development Agency of Ljubljana Urban Region</p>	  <p>RRA LUR regional development agency of ljubljana urban region</p>
Oslo/Akershus	<p>City of Oslo, The Agency of Urban Environment</p> <p>Akershus County Council</p>	 <p>City of Oslo Agency for Urban Environment</p>  <p>AKERSHUS County Council</p>
Göteborg	<p>Göteborg Region Association of Local Authorities</p>	 <p>The Göteborg Region Association of Local Authorities</p>
Helsinki	<p>Helsinki Region Environmental Services Authority</p>	 <p>HSY</p>
Budapest	<p>BKK Centre for Budapest Transport</p>	 <p>BKK BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT</p>
Rome	<p>Metropolitan City of Capital Rome</p>	 <p>Città metropolitana di Roma Capitale</p>
Porto	<p>Porto Metropolitan Area</p>	 <p>amporto</p>
Barcelona	<p>Barcelona Metropolitan Area</p>	 <p>AMB Àrea Metropolitana de Barcelona</p>

Interreg Europe project SMART-MR (Sustainable measures for achieving resilient transportation in metropolitan regions) supports local and regional authorities in eight European metropolitan regions to improve mobility policies. It also aims to provide sustainable measures for achieving resilient low-carbon transportation and mobility in metropolitan regions of Barcelona, Budapest, Göteborg, Helsinki, Ljubljana, Oslo/Akershus, Porto and Rome. Project will be running from April 2016 until March 2021 and coordinated by Anton Melik Geographical Institute of the Scientific Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts and funded by European Regional Development Fund.

Published by: Göteborg Region Association of Local Authorities / **Design:** GR Info / **Text:** Janez Nared, Per Kristersson, Javier Ortigosa, Ulf Ranhagen / February 2018, Göteborg