



City bus a Lubiana Foto: Uroš Podlogar

NEWSLETTER 8 | MARZO 2020

Entrare nella seconda fase del progetto

Janez Nared

L'anno scorso, il progetto SMART-MR ha concluso la sua prima fase, dedicata ad un processo internazionale di apprendimento nel campo della mobilità.

I dieci partner hanno organizzato sette workshop dai contenuti correlati; questi eventi sono stati seguiti da esperti e professionisti provenienti dalle regioni metropolitane coinvolte. Durante i workshop, i partner e gli stakeholder del progetto hanno condiviso esperienze e hanno presentato buone pratiche da loro realizzate.

Ogni argomento dei workshop è stato sintetizzato in un Inventory, nei documenti del workshop, disponibili nella library del sito web del progetto. I partner hanno inoltre realizzato una pubblicazione finale: Trasformare le regioni metropolitane europee: mobilità smart per una vivibilità migliore.

Il principale messaggio che desideriamo lanciare è che già esistono comportamenti alternativi alle attuali modalità insostenibili; cosa manca invece è la volontà di realizzare il cambiamento. La nostra speranza è che il Documento finale aiuterà a intraprendere il passo successivo in maniera decisiva. Ad Aprile 2019, quasi un anno fa, il progetto SMART-MR è entrato nella sua seconda fase, dedicata all'implementazione degli action plan. Essi contengono una selezione di azioni basate sulle lezioni apprese all'interno del progetto SMART-MR, e pianificate per migliorare la mobilità nelle regioni metropolitane partecipanti. È previsto che le azioni siano attuate entro i due anni successivi alla fine della prima fase, e questa newsletter presenta i risultati raggiunti durante il primo anno dell'implementazione. Siamo orgogliosi di questi risultati e ci impegneremo ad osservare e segnalare altre azioni di successo.

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.



Contatti

dr. Janez Nared

Project manager

Centro Ricerche dell'Accademia Slovena delle Arti e delle Scienze

Tel. +386 1 4706 548

janez.nared@zrc-sazu.si

Realizzazione dell'Action Plan della Regione Urbana di Lubiana

Katja Butina, Janez Nared

L'Action Plan della Regione Urbana di Lubiana è composta da tre azioni:

- **Azione 1: Piano di mobilità urbana sostenibile per la Regione Urbana di Lubiana**
- **Azione 2: Programma di Sviluppo Regionale per la Regione Urbana di Lubiana**
- **Azione 3: Linee guida per la realizzazione dei piani regionali della mobilità**

L'Azione 3 stabilisce una cornice nazionale per la preparazione dei piani di mobilità a livello nazionale, mentre l'azione 1 e l'azione 2 sono di indirizzo per i documenti a livello regionale.

Web link

<https://www.rralur.si/projekti/smart-mr>

AZIONE 1: Piano di Mobilità Urbana Sostenibile nella Regione Metropolitana di Lubiana

La Regione Urbana di Lubiana (LUR) riunisce 26 municipalità nella Slovenia centrale ed è la regione con il più elevato tasso di emigrazione nel paese. Oltre ai 550.000 residenti della LUR, ogni giorno 28.000 studenti e 142.500 pendolari arrivano nella regione dalle altre parti della Slovenia, per lo più in auto. In anni recenti, nove municipalità nella LUR hanno preparato e adottato dei SUMP. La regione, comunque, ha portato il tema ad un passo successivo. Il Piano per la Mobilità Urbana Sostenibile della Regione Urbana di Lubiana è il primo SUMP regionale in Slovenia che è stato ufficialmente adottato da un ente formale, un consiglio regionale che comprende 26 sindaci delle municipalità della LUR. Il SUMP Regionale è stato preparato all'interno della cornice del progetto SMART-MR, da cinque partner: l'Agenzia Regionale per lo Sviluppo della Regione Urbana di Lubiana, il Centro di Ricerca dell'Accademia slovena delle Arti e delle Scienze, l'Istituto Urbano di Lubiana, l'Istituto del Trasporto e del Traffico, e l'Istituto per le



Decima sessione ordinaria del Consiglio della Regione Urbana di Lubiana, Ottobre 2018. Foto: Nik Rovar

Politiche territoriali.

Implementazione

La nostra propensione ad aggrapparci alla maniera tradizionale della pianificazione del trasporto, ha fatto sì che la partecipazione pubblica, e la governance multilivello, abbiano solamente incominciato ad essere incluse dalle agende regionali nell'ultima decade. Seguendo alcuni esempi di SUMP locali, la preparazione del SUMP regionale della LUR ha finalmente spianato la strada per il coinvolgimento degli stakeholder multilivello nel settore della pianificazione del trasporto regionale e della pianificazione territoriale.

Facendo riferimento alle linee guida europee e regionali, vari stakeholder, ed il pubblico in generale, sono stati coinvolti nella preparazione del SUMP della LUR. Con l'obiettivo di comprendere i bisogni locali e di identificare interdipendenze municipali in scala regionale; sono state realizzate 26 interviste di approfondimento ai sindaci della regione. Sono stati organizzati due workshop per i rappresentanti politici delle municipalità e per gli stakeholder principali a livello nazionale e regionale, che hanno condotto un'analisi sullo stato dell'arte e hanno identificato il trasporto pubblico e l'inter-modalità come parte integrante del presente e del futuro sistema di trasporto regionale. È stato raggiunto un elevato coinvolgimento politico a livello nazionale (Ministero dello Sviluppo Economico e Tecnologico, Ministero dell'Ambiente e della Pianificazione ter-

ritoriale, Ministero delle Infrastrutture), organi regionali (Consiglio Regionale dello Sviluppo e tutti i sindaci della Regione), operatori del trasporto (operatori regionali dei bus, Ferrovia Slovena). Inoltre, sono stati chiamati a partecipare alle attività varie ONG, istituti e ricercatori, così come l'Organismo di coordinamento regionale, per guidare lo sviluppo del trasporto pubblico e delineare i bisogni per il futuro del trasporto pubblico, proponendo misure potenziali, offrendo consulenze su aggiustamenti necessari per il trasporto pubblico regionale. Per il pubblico comune, sono stati organizzati cinque workshop, così come è stato organizzato un sondaggio online per rilevare gli spostamenti abituali. Attraverso queste azioni 2.000 abitanti della LUR hanno avuto modo di trasmettere la loro visione, le loro aspettative, le loro priorità, per il futuro dello sviluppo della mobilità sostenibile. Sulla base delle proposte degli stakeholder, delle preferenze del pubblico e delle loro visioni, degli obiettivi operativi del trasporto regionale, alla fine sono state selezionate le priorità della mobilità regionale e delle misure di pianificazione territoriale. Così, le misure chiave sono state inserite nell'action plan che è stato verificato ulteriormente in occasione del workshop per le rappresentanze politiche e con interviste finali agli stakeholder. Alla fine del processo, la bozza dell'action plan è stata riveduta e corretta, e la versione finale, approvata dal Consiglio Regionale il 24 Ottobre 2018.



Il workshop del SUMP della LUR, Maggio 2018. Foto: LUR

AZIONE 2: Programma Regionale di Sviluppo della Regione Urbana di Lubiana

Il Programma Regionale di Sviluppo della Regione Urbana di Lubiana (RDP LUR) è stato iniziato e realizzato dall'Agenzia Regionale per lo Sviluppo della Regione Urbana. Questo è il documento base per la programmazione strategica regionale che armonizza gli obiettivi di sviluppo, delinea strumenti e risorse per la loro realizzazione. La sezione strategica dell'RDP della LUR espone un'analisi dello sviluppo delle peculiarità della regione, delle quali la mobilità sostenibile è uno degli elementi più importanti. Il RDP della LUR 2021–2027 delinea le priorità dello sviluppo della regione, i programmi, e le misure così come tutte le lezioni apprese dal SUMP della LUR, più le indicazioni delle policy, le esperienze, e le metodologie del progetto SMART-MR.

La preparazione dell'RDP della LUR prevede varie fasi. I temi che devono essere compresi sono:

- Un'analisi delle potenzialità dello sviluppo regionale, l'identificazione dello sviluppo, dei benefici nell'ambito internazionale
- Una definizione della visione regionale
- Una definizione ed una motivazione della specializzazione dello sviluppo regionale
- Una definizione ed una descrizione degli obiettivi strategici regionali di sviluppo con indicatori quantificati e indicazioni delle fonti dei dati per l'indicatore di monitoraggio
- Stima approssimativa del costo dell'RDP
- Misure dettagliate di ogni priorità definita
- Un sistema identificato per il monitoraggio, la valutazione e l'implementazione dell'RDP
- Un sistema ben definito per l'infor-

mazione del pubblico sulla pianificazione e l'implementazione dell'RDP

- Una presentazione dei progetti regionali più importanti

Implementazione

Dopo l'adozione del Programma di Preparazione dell'RDP della LUR 2021–2027 da parte del Consiglio Regionale dello Sviluppo, l'Agenzia Regionale per lo Sviluppo della Regione Urbana di Lubiana (RRA LUR) ha designato un gruppo di lavoro per preparare il RDP della LUR. Una prima bozza di lavoro della parte strategica del RDP della LUR 2021–2027 è stata preparata nel 2019.

Per preparare la parte strategica dell'RDP della LUR, il gruppo di lavoro ha analizzato lo stato dell'arte e lo sviluppo delle possibilità della regione, i suoi vantaggi, in confronto con quelli delle regioni vicine, il contesto internazionale.

Le Swot analysis hanno messo in evidenza i punti di forza, le debolezze, le opportunità, e anche gli ostacoli alla riuscita. È stata preparata una proposta per ulteriori discussioni, per l'idea dello sviluppo della regione, procedendo con una proposta quadro per la caratterizzazione dello sviluppo della regione, che sarà definita nel dettaglio dopo una consultazione con gli stakeholder chiave e gli amministratori della regione. La bozza della parte strategica dell'RDP fissa gli obiettivi di sviluppo della regione, ne delinea le priorità di sviluppo con indicatori chiave.

Dopo la parte strategica dell'RDP, il RRA della LUR comincerà a preparare la parte di programmazione per gli anni 2021-2027. Questa includerà l'identificazione dei programmi all'interno di ogni priorità per lo sviluppo nella regione, includendo il tempo, i quadri di finanziamento e la definizione, oltreché una dettagliata descrizione delle azioni. Sarà stabilito un sistema per monitorare, valutare, e organizzare l'implementazione del programma di sviluppo regionale e la valutazione complessiva del finanziamento del valore dell'RDP. In questo contesto sarà definito un sistema di disseminazione della pianificazione e dell'implementazione dell'RDP, per la presentazione dei più importanti progetti regionali. La bozza della parte strategica dell'RDP è il primo passo verso un lavoro approfondito all'interno della regione, attraverso workshop ed incontri, nella quale si definisce in quale direzione la regione vuole andare nel 2027 e quali risorse finanziarie e attività saranno necessarie per raggiungere gli obiettivi. Il RDP della LUR sarà realizzato entro la primavera 2021.



Auto elettriche. Foto: Fotolia

AZIONE 3: Linee guida per la realizzazione dei piani regionali della mobilità

In Slovenia, pianificare a livello regionale comporta numerose sfide, poiché non essendoci autorità regionali autonome, le competenze riguardo il processo decisionale sono condivise tra il livello locale e quello nazionale. Questa ripartizione è visibile nella progettazione dei trasporti, in cui le autorità nazionali sono responsabili per il trasporto pubblico, la viabilità regionale e nazionale, mentre le autorità locali hanno competenze per la viabilità locale, il trasporto scolastico, e nel caso di municipalità, delle linee degli autobus.

Il Ministero delle Infrastrutture ha fornito linee guida per i piani di mobilità sostenibile a livello locale (adottate da 9 municipalità su 26 nella regione), nelle quali le tematiche della mobilità a livello regionale rimangono irrisolte.

Per trovarvi soluzione, negli intenti del Ministero, sono rientrate le elaborazioni per la realizzazione di piani di mobilità regionale. Per queste SMART-MR potrebbe fornire suggerimenti di valore, per esempio attraverso la guida Trasformare le Regioni Metropolitane europee.

Implementazione

Le linee guida forniranno un suggerimento efficace per il piano della mobilità regionale slovena, consentirà la preparazione di piani, globali e coerenti, promuovere investimenti nella mobilità e nell'economia low-carbon. In promozione di ciò, la partnership locale ha lavorato alla realizzazione del Piano regionale della Mobilità per la Regione Urbana di Lubiana (Azione 1) ha presentato i risultati e le lezioni apprese alla fine del processo al pubblico interessato, composto perlopiù da esperti specializzati nella preparazione di piani di mobilità.

Con l'intento di giungere alla definizione delle linee guida, il Ministero delle

Infrastrutture ha deciso di sostenere attivamente quei progetti che possono aiutare il raggiungimento di questo obiettivo. Tenendo questo a mente, il Ministero delle Infrastrutture ha aderito al progetto CROSSMOBY (Interreg SIT) come osservatore e al CARE4CLIMATE (Life+) come partner. I risultati di questi due progetti si baseranno sulla conoscenza esistente della pianificazione della mobilità regionale, sulle linee guida Eltis aggiornate per la preparazione di piani della mobilità, in parte implementando progetti pilota. Le linee definiranno così la struttura di governance appropriata a livello regionale, che sopperirà alla carenza amministrativa, così come sarà di base per principi che assicurino la durabilità e la resilienza del sistema, attraverso la definizione di finanziamenti regolari, fornendo un numero di esperti competenti, staff e pianificatori della mobilità in ogni singola regione. Come da programma, queste linee guida saranno disponibili nella primavera 2021.



Prešeren Square, Ljubljana. Foto: Luka Klemen

Azione 1 Akershus: Fornire una guida sui principi, per le aree municipali di sviluppo urbano

Akershus è la contea che circonda Oslo, un'entità legale separata. Ci sono 22 municipalità ad Akershus, 8 delle quali hanno fissato una speciale priorità sull'urbanizzazione. Queste 8 città possiedono dei piani globali per lo sviluppo, e necessitano finanziamenti; la contea è proprietaria, in parecchi casi, di infrastrutture viarie chiave. Il problema è che il fabbisogno di investimenti per la viabilità è particolarmente ingente rispetto a quanto la contea possa permettersi, anche le ambizioni di sviluppo urbano sono elevate.

La contea aveva bisogno di rafforzare le competenze delle municipalità e consentire loro di trovare finanziamenti per lo sviluppo auspicato. Era necessario sviluppare cornici con linee guida sulle strutture delle amministrazioni per intercettare finanziamenti adeguati a livello di contea.

Questa azione procedurale è composta da due elementi equamente importanti:

1. Aumentare la conoscenza tra autorità locali su come raggiungere lo sviluppo desiderato.
2. Creare una cornice generale di accordi per gli investimenti e l'uso del territorio per realizzare aree di sviluppo urbano.

In generale, questa azione intende creare un modello per comunicare, concordare, e pianificare l'uso del territorio e contemporaneamente gli investimenti, nelle aree di transito ad Akershus.

Implementazione

Tre seminari sono stati tenuti nell'autunno 2018 e nella primavera 2019 per aumentare le potenzialità delle municipalità. Il dipartimento del trasporto ha collaborato con il dipartimento della pianificazione attraverso una serie di seminari tenuti dall'ente UrbanIDE, sui piani di sviluppo e uso del suolo, e su accordi per settori di investimento.

I seminari hanno coinvolto pianificatori, professionisti, dalle municipalità, agenzie statali, sviluppatori privati, per fornire conoscenze sulle opportunità esistenti per i progetti ed i modelli finanziari correlati. Ciò ha consentito una positiva collaborazione per lo sviluppo urbano

nelle città della Contea di Akershus.

Oltre che sullo sviluppo di una cornice normativa, è stato raggiunto un accordo politico nell'autunno 2019 per la realizzazione ed il cofinanziamento di una strada della contea, in una delle municipalità. L'accordo definisce il livello di finanziamento da parte della contea, e della municipalità, oltre ai requisiti e la relativa tempistica. L'accordo è stato visto come un possibile modello per altri accordi futuri.

Dalla sottoscrizione dell'action plan, la Contea di Akershus ha cessato di esistere. Il 1° gennaio 2020, è diventata parte di una nuova più vasta contea, Viken. Si è costituito un nuovo ente comprendente tre contee ed un'amministrazione viaria. L'implementazione dell'azione è stata ultimata, però, nel 2019 dalla Contea di Akershus. La realizzazione di questa pratica ed il conseguente quadro, è stata realizzata come norma propria della nuova Contea di Viken.

AZIONE 2: Oslo, Sviluppo della 'Strategia della Mobilità per l'Agenzia dell'Ambiente Urbano (Partial SUMP), contenente un'Analisi della Mobilità

Questa azione sfrutta la mobilità potenziale di Oslo come Capitale europea Green 2019. Nella sua cornice, la Strategia per l'Energia ed il Clima ha stabilito le politiche che disciplinano una mobilità più efficiente e sostenibile. L'intento è di facilitare una mobilità globale, sostenibile e fluida. L'azienda del trasporto pubblico e l'Agenzia per l'Ambiente Urbano hanno le loro strategie ed il loro piani tematici. Un'importante lezione appresa dal progetto SMART-MR è stata quella di dare enfasi all'accessibilità e non un approccio più tradizionale della gestione del traffico motorizzato. L'accessibilità valuta la performance del sistema di trasporto che si basa sulla possibilità, per i cittadini e per le attività commerciali, di raggiungere i servizi e le attività desiderati.

Implementazione

La strategia per la mobilità dell'Agenzia funzionerà come un ombrello per le strategie esistenti e future, della mobilità/piani tematici (quelli della

Realizzazione dell'Action Plan per Oslo e Akershus

Liv Maren Bjørnstad, Birte Adelaide Mobraaten

L'Action Plan per Oslo e Akershus è composto da tre azioni:

- **Azione 1: Akershus: Fornire una guida per le aree municipali di sviluppo urbano**
- **Azione 2: Oslo: Sviluppare la 'Strategia della Mobilità' per l'Agenzia per l'Ambiente Urbano' (Partial SUMP), che contiene un'Analisi della Mobilità per Oslo**
- **Azione 3: Oslo: Implementare progetti pilota ITS all'interno dello STOR – (Progetto per un Trasporto più Smart nella Regione di Oslo)**

Il documento di base per Oslo e Akershus è il Piano congiunto regionale del Trasporto e dell'uso del Territorio (RLTP), in particolare le sezioni H7, sulla struttura regionale per la logistica della distribuzione, mentre la sezione H10 è incentrata sugli accordi sull'uso del territorio ed il trasporto.

Web links

<https://www.oslo.kommune.no/prosjekter/smart-mr-sustainable-measures-for-achieving-resilient-transportation-in-metropolitan-regions/>

https://viken.no/tjenester/planlegging/internasjonalt/internasjonale-prosjekter/smart-mr_21156.aspx

ciclabilità, pedonabilità o dei parcheggi). La strategia della mobilità potrebbe aiutare l'agenzia a fissare delle priorità sulla costruzione, e la manutenzione della viabilità pubblica.

Lo sviluppo di questa strategia ha avuto impulso dall'iniziativa dell'Agenzia stessa, e non ha ancora un impegno politico, risultato delle limitate risorse finanziarie.

Il documento di preparazione del progetto è stato rivisto e sono stati ampliati i piani tematici. Il processo proposto verso una mobilità continua e sostenibile, descritta con più dettagli; in quattro fasi, la prima che consiste in una strategia di mobilità per l'Agenzia. La seconda fase potrebbe essere un'analisi sulla mobilità di Oslo, la terza fase potrebbe

contenere una strategia della mobilità per l'intera città di Oslo, e la quarta fase potrebbe preparare i progetti tematici mancanti.

La prima fase comincerà prossimamente con un budget di circa 125.000 euro. Le cifre mostrate sotto indicano la fase 3 e 4.

La lista delle strategie parziali/i piani tematici include anche micro-mobilità, infrastrutture di ricarica elettrica, intelligenza artificiale, infrastrutture future, piani per la manutenzione, la gestione delle acque reflue, infrastrutture di adattamento ai cambiamenti climatici, movimentazione di massa, governance, segnaletica del traffico.

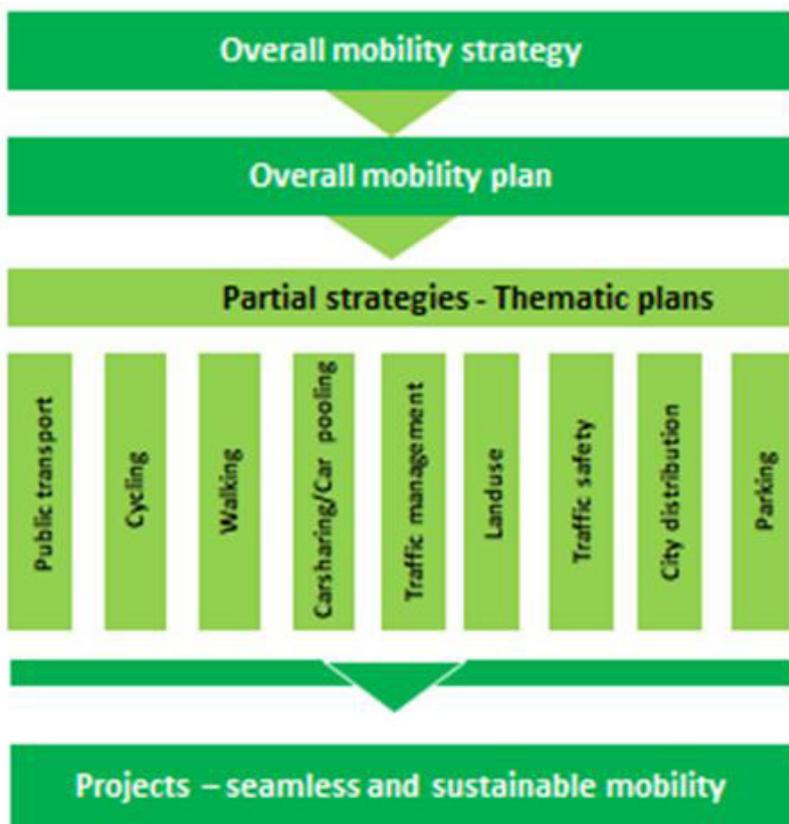
programma di Oslo per una città senza auto, che ha trasformato il centro della città in un ambiente più vivibile. Tra il 2017 ed il 2019, le misure implementate per migliorare i servizi di ciclabilità e pedonabilità, hanno fornito servizi, come bagni pubblici, fontane di acqua potabile e reso attivo lo spazio pubblico. Per creare spazio per queste attività, il programma ha anche implementato misure di mitigazione del traffico. Queste hanno incluso la rimozione di circa 1.000 posti di parcheggio su strada e hanno introdotto un nuovo modello di traffico per ridurre il transito. Nel contempo è stato perseguito l'obiettivo di ridurre le auto private nel centro della città. Il programma si è sforzato di mi-

Implementazione

Utilizzando il metodo Living Labs ed un approccio fail-fast (progetti pilota per controllare il risultato), il progetto STOR ha individuato due progetti pilota che sono inclusi come azioni nel progetto SMART-MR:

1. Parcheggio per disabili

L'obiettivo di questo progetto pilota è di rendere più agevoli gli spazi dei parcheggi per i disabili nel centro della città attraverso l'uso della tecnologia. La tecnologia per il rilevamento può raccogliere dati sulle tariffe dei parcheggi per i disabili, per condividere informazioni con gli utenti per la disponibilità in tempo reale. Le statistiche sull'occupazione possono aiutare l'amministrazione nella pianificazione e collocare meglio i parcheggi per disabili. Migliori informazioni sulle caratteristiche di ogni parcheggio possono aiutare gli utenti ad identificare il parcheggio a seconda dei bisogni. La forma urbana ed il clima di quattro stagioni possono rivelarsi una sfida per le soluzioni di rilevamento. Il progetto pilota offre grandi spunti per possibilità e limitazioni di una certa tecnologia.



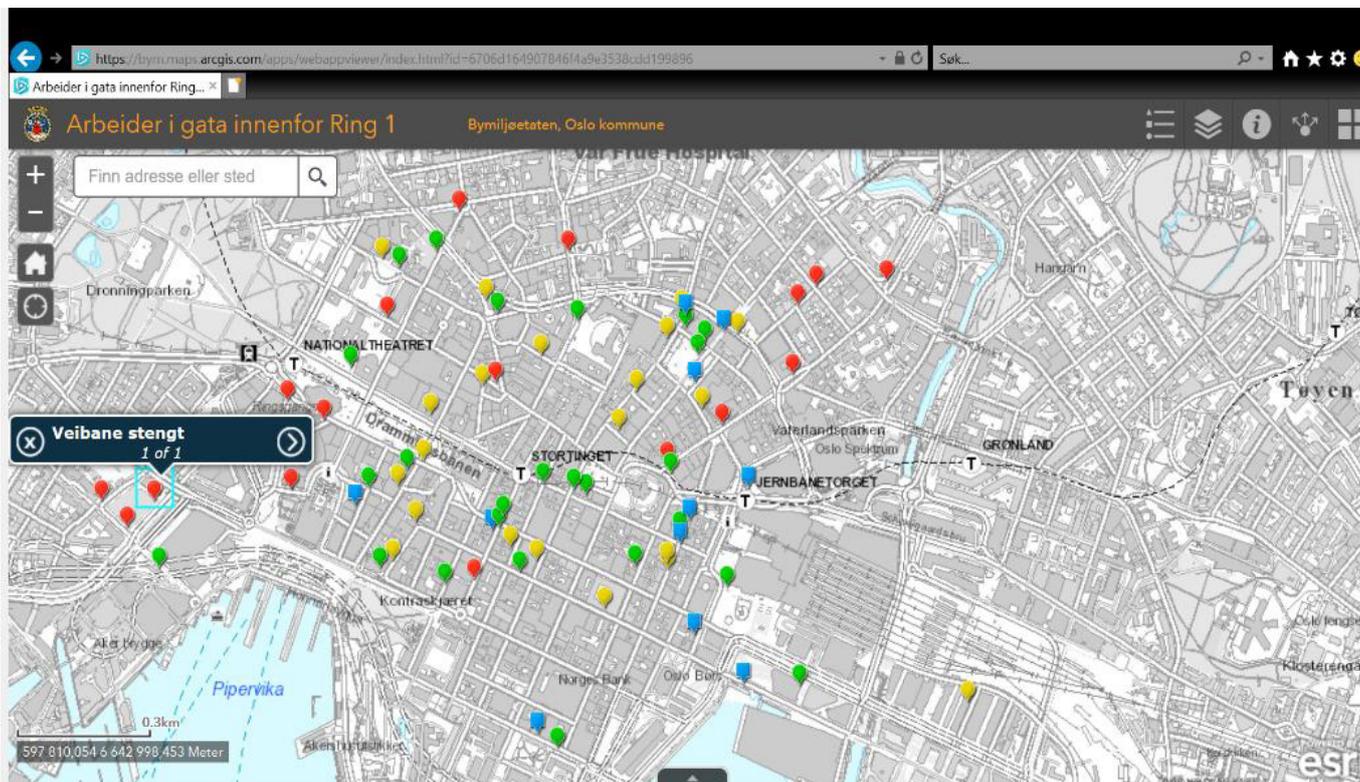
Struttura globale – mobilità sostenibile e continua (Agenzia per l'ambiente Urbano).

AZIONE 3: Oslo: Implementazione progetto pilota dell'ITS all'interno del progetto STOR – (Trasporto più intelligente nella Regione di Oslo)

La motivazione per questa azione è il bisogno di seguire il punto H7 del piano (RLTP) nella struttura regionale per il nolo e la logistica, in particolare per cercare soluzioni tecnologiche per migliorare il flusso del trasporto e della distribuzione del traffico. Un'altra importante motivazione per questa azione è il

migliorare l'accessibilità per i disabili e la consegna delle merci. È divenuto chiaro attraverso il progetto SMART-MR che è importante stabilire progetti dimostrativi per la logistica sostenibile nelle città e di costruire partnership pubblico-private. Inoltre è stata messa in evidenza la necessità di testare diverse soluzioni, prima di includerle in un piano strategico locale.

Lo STOR ha identificato la necessità di testare soluzioni per migliorare l'accessibilità, l'efficienza e la prevedibilità dei trasporti, il parcheggio per i disabili, i veicoli delle consegne.



Mappa Online con informazioni sulla chiusura di strade e deviazioni (Agency for Urban Environment)

2. Gestione del traffico nella tangenziale 1 (precedentemente chiamato ITS nel trasporto di merci)

L'obiettivo di questo progetto pilota è facilitare il parcheggio per disabili nel centro della città migliorando la comprensione delle necessità degli utenti e l'uso smart della tecnologia, senza aumentare il numero dei parcheggi. Vari eventi possono portare a chiusure stradali e deviazioni, che penalizzano l'accessibilità e l'efficienza della consegna delle merci, il progetto testa diverse misure per la condivisione di queste informazioni con autisti delle consegne che operano nel centro della città. Inizialmente è stata testata una newslet-

ter, che successivamente si è evoluta in una mappa online. I riscontri del gruppo pilota sono stati usati per migliorare continuamente il formato, il contenuto e la frequenza delle informazioni fornite. Questo lavoro offre inoltre intuizioni nello sviluppo a lungo termine, soluzioni digitali, come gli open data.

Esiste una forte sinergia tra questi due progetti pilota. Le lezioni apprese, in particolare dal parcheggio per disabili, possono essere rese trasferibili in altre aree geografiche e gruppi di utenti. Le intuizioni ottenute sulle tecnologie di rilevamento potranno informare futuri piani per offrire informazioni in tempo reale sulla disponibilità di zone di con-

segna su strada.

Un terzo progetto pilota per migliorare i comportamenti relativi al traffico si è concluso a Dicembre 2019 dopo aver constatato che il quadro normativo non fosse maturo abbastanza per proseguire il test delle tecnologie desiderate.



Il Centro cittadino a Oslo. Foto: Gregor Steklači

Realizzazione dell'Action Plan per la regione di Göteborg

Per Kristersson

L'Action Plan della Regione di Göteborg è composta da due azioni:

- **Azione 1: Influenzare la "Crescita Sostenibile, Obiettivi e Strategie Concentrate sulla Struttura Regionale"**
- **Azione 2: "Calcolare la Densità Sostenibile nelle Comunità di Stazioni"**

Il documento di base per Oslo e Akershus è il Piano congiunto regionale del Trasporto e dell'uso del Territorio (RLTP), in particolare le sezioni H7, sulla struttura regionale per la logistica della distribuzione, mentre la sezione H10 è incentrata sugli accordi sull'uso del territorio ed il trasporto.

Web link:

<https://goteborgsregionen.se/GR/toppmenyn/detta-jobbar-gr-med/miljo-och-samhallsbyggnad/projekt/smart-mr.html>

AZIONE 1: Influenzare la "Crescita Sostenibile, obiettivi e strategie concentrate sulla struttura regionale (ancora in corso)"

Il trasporto nelle aree urbane, in particolare modo nelle regioni metropolitane, genera congestione ed elevate emissioni, e per tale ragione impone enormi sfide alle autorità nel fornire condizioni di vivibilità salutari per gli abitanti ed un ambiente supportivo per le attività commerciali.

L'azione intende influenzare la Crescita sostenibile. Il documento Illustrazione strutturale è incluso nella policy. Questo documento è un accordo politico regionale che determina nuove collocazioni per abitazioni e uffici. Ciò significa che i corridoi dei trasporti e le stazioni sono importanti centri di sviluppo. L'obiettivo generale del documento della policy è di raggiungere una crescita sostenibile. Questo significa che la maggior parte della mobilità dovrebbe utilizzare modalità sostenibili di traspor-

to. Il documento di policy è parte di un modello di governance multi-livello adottato nella Regione di Göteborg nel 2001. Questa forma di governo dipende da accordi politici regionali congiunti. In totale sono state effettuate 5 consultazioni regionali dal 2001. L'ultimo documento è stato adottato nel Giugno 2013 dal Consiglio Regionale dell'Associazione delle autorità locali di Göteborg.

Il documento politico afferma l'importanza che la Regione di Göteborg diventi una forte regione europea; che sia un posto attraente in cui vivere, lavorare e visitare. Il documento inoltre afferma che il supporto dell'Illustrazione strutturale regionale crei sostenibilità a lungo termine e debba progettare l'ambiente urbano per stimolare ricchezza nella vita di tutti i giorni, con buoni alloggi e luoghi d'incontro di forte attrattiva.

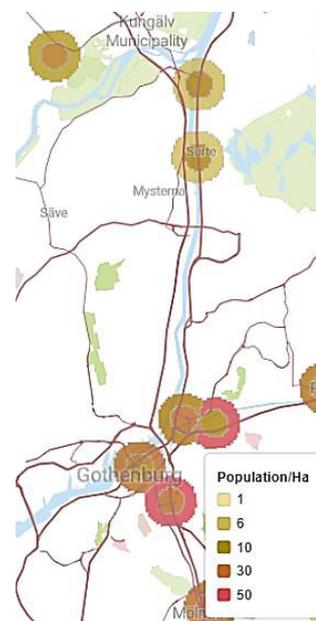
Il documento recita *"Rafforzeremo consapevolezza e fiducia tra gli individui e nei servizi della comunità, contribuendo alla qualità della vita e della crescita."* E *"svilupperemo la Regione di Göteborg in linea con l'Illustrazione Strutturale per dare un centro regionale forte e attrattivo con un numero di centri sub-regionali di forte competitività assieme a corridoi definiti."*

Implementazione e avanzamenti

Una discussione per fissare la VI tornata di consultazioni regionali è stata in agenda per numerosi anni ormai. La buona volontà politica per condurre una panoramica sull'Illustrazione strutturale non è chiara. Le prospettive su cosa si dovrebbe concentrare la tornata di consultazioni potrebbero cambiare a seconda dei cambiamenti politici. Anche il formato è in questione. L'attuale posizione è che alcune forme di discussioni politiche si terranno nell'autunno 2020, COVID-19 permettendo. Nell'assenza di una concreta influenza sul documento politico, il budget annuale ha incorporato un focus per il 2020 sullo sviluppo dell'Illustrazione strutturale con un riguardo alle comunità di stazione.

AZIONE 2: "Calcolare la Densità Sostenibile nelle Comunità di Stazioni" (ancora in corso)

Lo studio "Densità sostenibile nelle Comunità di Stazione" è stato commissionato nel lavoro preparatorio per il workshop del progetto SMART-MR del 2017 a Göteborg con l'obiettivo di dare una possibilità per comprendere come utilizzare indicatori e linee guida. Applicando le prescrizioni sull'uso del suolo, è possibile determinare il luogo in cui il suolo può essere utilizzato per lo sviluppo e quale tipo di suolo dovrebbe essere preservato. Per raggiungere una densità sostenibile, una determinata distribuzione di suolo è necessaria affinché la densificazione non impatti sugli spazi aperti pubblici, lo spazio destinato al traffico, le aree verdi etc.



Le linee guida suggerite per una densità sostenibile hanno incluso degli indicatori di massima per l'uso del suolo nell'ambito delle comunità di stazione. Le linee guida per la densità sostenibile combinano un numero di indicatori che dipendono dallo spazio nei vari distretti, da un mix di residenti e lavoratori, da un uso del suolo, dalla distanza dal centro della regione. Anche la dimensione delle comunità di stazione è stata presa in considerazione. La superficie dei quartieri è stata usata come indicatore per la densità. Il concetto di LOAD (Sviluppo di un'Area orientato alla Vivibilità) è stato introdotto nel workshop di Göteborg. L'action plan calcola questi indicatori e sostiene il concetto di LOAD.

Implementazione

Il LOAD è un concetto che è stato concepito durante il workshop di SMART-MR a Göteborg nel 2017. È stato considerato che il TOD (Sviluppo Orientato al Transito) è una definizione di sviluppo troppo restrittiva, che si concentra eccessivamente sul trasporto. Lo sviluppo di un'area deve essere dedicato molto di più all'identità della stessa e alle persone che la vivono, in questo momento e nel futuro.

Il concetto di LOAD è stato formulato affinché in un'area ci siano sia abitanti lavoratori, questo concetto è supportato dallo studio "Sustainable Density in Station Communities" (Nordström, Swartz e Ståhle 2017). Nella guida di SMART-MR "Trasformare le Regioni metropolitane europee" viene indicata una densità raccomandata ed è stato aggiunto anche l'uso del suolo per un'adeguata valorizzazione (e se del caso lo sfruttamento) utilizzando le indicazioni contenute nel documento prodotto dalle Nazioni Unite, UN Habitat (2015).

Per cui, cosa è il LOAD?

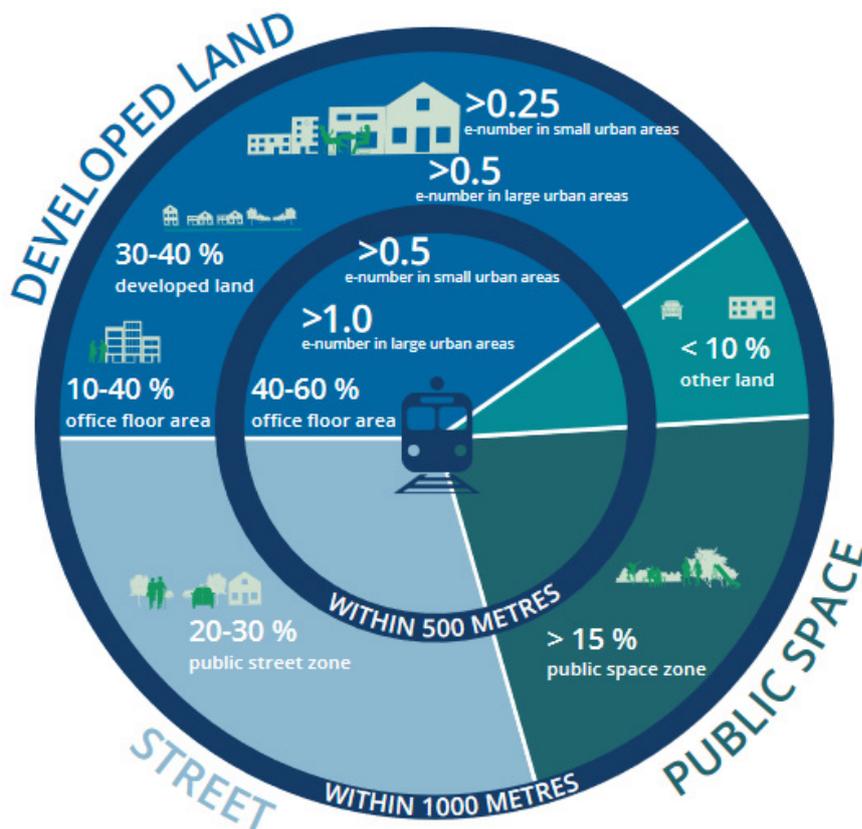
Il LOAD usa ciò che è comunemente considerato come una prospettiva di sviluppo sostenibile, una combinazione delle tre dimensioni: economica, ambientale e di sviluppo sociale.

Il LOAD viene definito da uno sviluppo dell'area con spazi densi di alloggi, un uso misto del territorio e obiettivi di vivibilità che creano attrattiva.

Il concetto di LOAD prescrive di considerare queste linee guida come strumenti d'ispirazione per lo sviluppo e l'utilizzo del sistema dei principi delineati come obiettivi.

Il LOAD propone un assetto flessibile per la modalità di raggiungimento di questi obiettivi a livello locale, adattando le indicazioni alle circostanze uniche ma con obiettivi generali di sviluppo sostenibile in mente.

Adesso il LOAD è entrato in una nuova fase, attraverso l'adozione di uno strumento per l'analisi delle aree esistenti.



- Qual è l'attuale densità umana nelle comunità di stazione?
- Quali tipi di settori sono presenti per gli abitanti locali in cerca di un impiego?
- Quanti diversi settori sono presenti?
- Come è ripartita la possibilità lavorativa - quante le possibilità di lavorare in loco e quante quelle a livello regionale?
- Quale tipo di istruzione è disponibile, localmente e a livello regionale?

Esiste un numero sconvolgente di questioni che possono essere poste e analizzate con l'intento di comprendere i principi che costituiscono un'area attraente.

Un'analisi comparativa delle comunità di stazione è stata creata attraverso l'uso di zone cuscinetto poste a 500 e 1.000 metri dalla stazione. Il 15% del totale della popolazione nella Regione di Göteborg vive all'interno del chilometro dalla stazione ferroviaria. Questo valore aumenta fino al 37% quando il raggio è allargato a 2 chilometri. Questo dimostra che una elevata quota della popolazione vive in prossimità di una stazione, ma forse non così vicina da andare a piedi o in bici per raggiungere gli accessi degli ambiti regionali. Le

cifre della densità inoltre dimostrano che questa ancora non è stata compiuta secondo le raccomandazioni che indicano 80, tra abitanti e lavoratori, in piccole comunità di stazione e 160 per le comunità più grandi. La dipendenza dalle auto è ancora piuttosto elevata specialmente a livello regionale.

Combinando i risultati di numerose variabili risulterà una descrizione più articolata di ciò che è una Comunità di stazione, tutto ciò per creare uno strumento efficace per un'analisi comparativa. Lo strumento del LOAD per l'analisi comparativa sarà da guida per i pianificatori, a livello regionale e locale nel dove e quando sviluppare una Comunità di stazione per raggiungere i migliori risultati nella trasformazione della regione metropolitana in maniera sostenibile.

Realizzazione dell'Action Plan per la regione di Helsinki

Aino Hatakka

L'Action Plan per la Regione di Helsinki consiste in due azioni:

- **Azione 1: Stazioni Intelligenti:**
Le stazioni come piattaforme di attività commerciali per servizi rispettosi del clima
- **Azione 2: Promozione del concetto di distretto a basse emissioni di carbonio per le aree di stazione nella Regione di Helsinki**

Web link:

https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmastonmuutos/hankkeet/Sivut/smart_mr.aspx

AZIONE 1: Stazioni Smart: stazioni come piattaforme di attività commerciali per servizi rispettosi del clima

Il progetto delle stazioni Smart tocca il potenziale delle stazioni come piattaforme di sviluppo di nuovi servizi a basse emissioni e rispettosi del clima, nella vita di tutti i giorni. Il progetto sviluppa stazioni individuate come piattaforme commerciali per attività low-carbon. Inoltre promuove nuovi concetti di attività a basse emissioni e nuove soluzioni intelligenti per le stazioni. Ci sono stati nuovi investimenti per le ferrovie nella Regione metropolitana di Helsinki, come il Ring Rail Line ed il West Metro, più la connessione alla linea ferroviaria leggera che è stata da poco costruita, quindi un considerevole potenziale non sfruttato nelle aree delle stazioni.

Sviluppando servizi per passeggeri e per abitanti locali, le aree delle stazioni possono essere il centro dei servizi nella struttura urbana regionale, rafforzare così il ruolo di un trasporto ferroviario a basse emissioni. Questi sono anche dei nodi potenziali, per la logistica cittadina e per i servizi finali di consegna, così come per servizi di economia circolare/partecipata. Per questo motivo, sviluppare servizi all'interno delle aree delle stazioni diminuirà sia i bisogni della mobilità sia porterà valore aggiunto alla

catena degli spostamenti.

Implementazione

I Servizi Ambientali della Regione di Helsinki assieme alle città di Helsinki, Espoo e Vantaa hanno implementato azioni nella Regione di Helsinki per accrescere le aree delle stazioni come piattaforme per servizi a basse emissioni. È stata così condotta un'analisi specifica dei bisogni e delle potenzialità nelle aree delle stazioni.

Sono state identificate numerose sfide in questa analisi, in particolare per l'introduzione di nuovi servizi nelle aree delle stazioni. Nonostante il numero degli utenti sia elevato, il flusso di questi si disperde nella stazione, concentrandosi principalmente negli orari di punta, e dando impulso ad un transito veloce. Le aree delle stazioni generalmente non sono considerate molto sicure, non inducono gli utenti a trascorrerci del tempo, al contrario sono considerati spazi per transiti veloci, e ciò causa limitazioni per uno sviluppo commerciale adeguato. C'è anche la mancanza di locali accettabili, una proprietà dei lotti di terra non omogenea, questi presupposti riducono lo sviluppo potenziale.

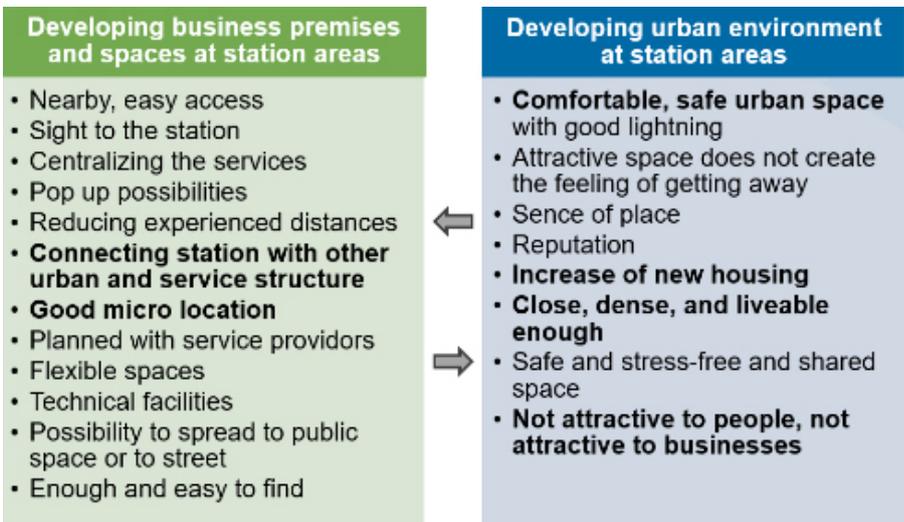
Sono stati analizzati i vari servizi esistenti e i bisogni legati ai servizi nelle aree delle stazioni e nel contempo è stata condotta un'analisi dei dati relativi allo spazio.

Da questi approfondimenti è stato rilevato un potenziale per promuovere uno sviluppo a basse emissioni attraverso il supporto dello sviluppo dei servizi nella vita di tutti i giorni per ridurre l'impatto sui cittadini ed i servizi di mobilità, per consentire catene di spostamenti sostenibili. Si è così considerato che collocare i servizi di uso quotidiano nelle aree delle

stazioni può ridurre considerevolmente il bisogno di spostamenti.

Nella primavera 2019, è stato tenuto un evento di presentazione presso numerose aree delle stazioni nella Regione di Helsinki, nel quale operatori commerciali hanno presentato le loro novità sui prodotti e servizi a basse emissioni illustrando le possibilità di una quotidianità agevole. L'evento ha inteso accrescere la possibilità per le aree delle stazioni anche come aree commerciali. E trasmettere così ai residenti la percezione che la stazione può essere un centro servizi, e scegliere una mobilità a basse emissioni portando a cambiamenti delle abitudini per uno stile di vita low-carbon. In quest'ottica è stato indetto un concorso per l'innovazione, in collaborazione con la Città di Helsinki per lo sviluppo di nuovi servizi.

Le raccomandazioni per lo sviluppo delle aree delle stazioni nelle piattaforme commerciali includono l'ambiente urbano intorno la stazione. Gli spazi commerciali facilmente accessibili, centralizzati e supportivi l'uno con l'altro, ben collocati in termini di micro-localizzazioni e flessibili per un utilizzo misto. Così, le aree delle stazioni sono sviluppate connettendole con la struttura urbana circostante, dando priorità allo sviluppo di nuovi alloggi, per uno spazio urbano confortevole e sicuro.



AZIONE 2: Promuovere il concetto delle aree delle stazioni nella Regione di Helsinki

Il concetto di Distretto a Basse Emissioni è stato concepito nell'ambito del progetto SMART-MR con l'intento di includere circa 70 diversi criteri di pianificazione nelle tematiche: mitigazione dei cambiamenti climatici, adattamento, economia circolare, sostenibilità sociale e salute. Inoltre il concetto afferma il potenziale offerto dall'integrazione tecnologica, fornendo misure concrete, nuove idee per l'implementazione globale di obiettivi di sviluppo sostenibile nella pianificazione urbana.

Implementazione

Un concetto di pianificazione per le aree delle stazioni a basse emissioni è stato definito e reso disponibile per essere usato in forma di strumento per il web per i pianificatori. Il web tool sarà pubblicato in Inglese ad Aprile 2020.

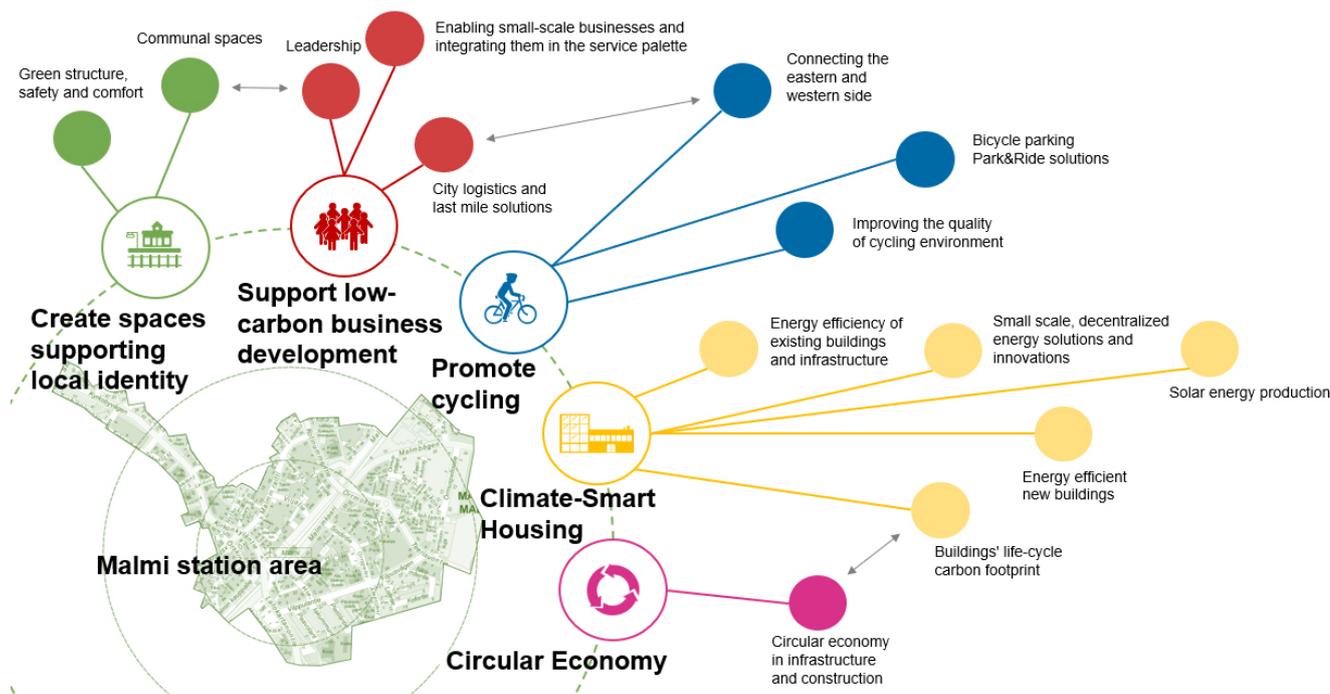
Il concetto di pianificazione è stato così testato, realizzata una roadmap delle basse emissioni per le aree delle stazioni con i criteri del concetto, per la stazione di Malmö, area pilota ad Helsinki.

La realizzazione del test ha incluso la creazione di una roadmap per aiutare i pianificatori a riconoscere gli obiettivi del clima, realizzare misure ad hoc per l'action plan. Il lavoro ha avuto inizio con un'analisi territoriale per identificare le

precondizioni.

I criteri per il distretto a basse emissioni sono stati introdotti e sintetizzati in un workshop per stakeholder, la roadmap per le basse emissioni è stata creata come risultato di questo processo. Questa è stata usata quindi come base di una pianificazione partecipativa nella quale una visione condivisa per l'area della stazione di Malmö, tra proprietari terrieri, imprese, cittadini, ONG e altri attori locali.

Pilot: Low-carbon roadmap for Malmi station area





C'è la necessità di una collaborazione regionale. Foto: Simon Nyiró

AZIONE 1: Sviluppo istituzionale per un accrescimento della cooperazione regionale (in corso)

L'attuale sistema istituzionale relativo al trasporto nella regione è notevolmente frammentato a causa di conflitti di interesse tra le municipalità, e all'interno della capitale. Anche se fossero possibili riforme al sistema istituzionale relativo al trasporto (per esempio l'istituzione dell'ente di gestione del trasporto integrato BKK nel 2010) non sarebbe possibile ugualmente risolvere le problematiche per le carenze dell'integrazione regionale.

Al massimo è stato in grado di mitigare alcuni sintomi (per esempio, i collegamenti con le aree periferiche dei servizi dei bus). C'è anche una grande necessità di cooperazione nella fornitura dei servizi.

Alla luce di queste caratteristiche istituzionali la regione della capitale non può gestire l'evoluzione continua della città, le tendenze di sviluppo, e le loro implicazioni nei trasporti.

Da un aspetto funzionale, la città ha superato i confini già da molto tempo e le istituzioni frammentate sono solo in grado di seguire questi cambiamenti in corso solo limitatamente.

La mancanza di integrazione nel trasporto regionale si manifesta anche nelle normative inadeguate, servizi insufficienti, tariffe e sistemi d'informazione. L'IKOP detiene i progetti di

sviluppo della regione, ma in ogni caso la loro realizzazione è divisa tra stakeholder locali e nazionali, è evidente l'insufficiente coordinamento, il conflitto tra i diversi interessi della città e della regione.

Implementazione

La struttura della governance in Ungheria è leggermente cambiata nel 2018. Un nuovo segretariato di stato è stato istituito all'interno dell'Ufficio del Primo Ministro, Segretariato di Stato per lo Sviluppo di Budapest ed il suo Agglomerato. L'obiettivo è di coordinare gli sviluppi nazionali all'interno ed intorno alla capitale ungherese. In seguito a questo cambiamento, sono iniziate delle trattative tra la nuova segreteria di stato ed il sindaco di Budapest. Come risultato, è stato insediato un nuovo consiglio (FKT – Consiglio per gli Investimenti Pubblici di Budapest) nel novembre 2018 per una cooperazione più stretta tra la Municipalità di Budapest ed il governo, per i progetti di sviluppo. Politici ed interessati di entrambe le parti hanno discusso lungamente su una futura cooperazione regionale.

Il SUMP per Budapest (BMT – Budapest Mobility Plan) è stato approvato nel 2019: composto da un'analisi istituzionale che propone una cooperazione regionale formale, una proposta di progetto per istituire un ente ad hoc.

Realizzazione dell'Action Plan per la regione urbana di Budapest

Balázs Fejes

L'Action Plan per la Regione Urbana di Budapest è composta da quattro azioni:

- **Azione 1: Sviluppo istituzionale per un accrescimento della cooperazione regionale**
- **Azione 2: Stabilire le basi di una policy regionale basata sui SUMP ed un processo strategico di realizzazione**
- **Azione 3: Applicazione della piattaforma CONSUL per una consultazione istituzionale e pubblica**
- **Azione 4: Proposte sul controllo della procedura per accrescere l'efficienza dei programmi operativi.**

Tutte le azioni affrontano lo strumento di policy Integrated Transport Development Operational Programme (IKOP) 2014–2020. Il fattore chiave di successo per accrescere l'efficacia di IKOP è la cooperazione regionale tra il livello locale e nazionale, che è affrontato dalle Azioni 1 e 2. L'Azione 3 amplifica l'importanza delle consultazioni pubbliche e fornisce uno strumento utile per questo, mentre l'Azione 4 principalmente affronta aspetti tecnici dell'implementazione dei programmi operativi.

Web link

<https://bkk.hu/en/news/>



AZIONE 2: Stabilire le basi di una policy regionale basata sui SUMP ed un processo di realizzazione strategico (in corso)

La policy del trasporto ungherese manca di un approccio a livello regionale. Conseguentemente, ai progetti di sviluppo del trasporto di rilevanza regionale (per esempio quelli nella lista dei progetti di IKOP) viene data poca importanza a livello di processo di pianificazione sia regionale sia locale.

Conflittualità regional-territoriali possono essere identificate in numerosi progetti nazionali ed i relativi impatti sono spesso trascurati. Mentre le necessità dello sviluppo regionale possono essere identificate a livello locale, la mancanza di competenza spesso ostacola l'intervento su essi.

A causa di questi problemi legati alla competenza ed al coordinamento, frequentemente i progetti regionali non possono essere più parte dell'IKOP. Un altro argomento collegato è la selezione in sé di progetti importanti a livello regionale per la lista del progetto IKOP che non è mai stata né trasparente né definita. Quindi, recuperare i collegamenti regionali mancanti nel processo di definizione della strategia potrebbe essere una maniera per risolvere i numerosi problemi legati al trasporto e di creare una lista definitiva di progetti per l'IKOP attraverso tutti gli stakeholder di rilievo.

Implementazione

Il SUMP per Budapest (BMT) è stato approvato nel 2019 e pone grande enfasi nell'integrazione dei sistemi, locali, regionali e nazionali. Un ente indipendente è stato costituito (chiamato BMB) durante la fase preparatoria è costituito da rappresentanti di alto livello di tutte le istituzioni degli stakeholder coinvolti nella strategia della mobilità sia a livello statale sia a livello municipale. Gli incontri del BMB sono stati forum utili ad affrontare tematiche globali riguardo la mobilità e gli aspetti regionali. Il lavoro concettuale realizzato dal BMT ha guadagnato rilevanza regionale, per esempio lo sviluppo di un modello unificato di trasporto, il concetto Park & Ride, per la necessità di stabilire un sistema regionale unificato delle tariffe etc. La costituzione e l'operatività del Consiglio degli Investimenti Pubblici di Budapest (FKT) è inoltre un buon passo avanti per un processo di realizzazione di strategie a livello regionale. Il FKT si incontra ogni mese: è costituito da rappresentanti di diversi ministeri e la Municipalità di Budapest, in questi incontri discutono dello sviluppo legato a Budapest, in parte di competenza della Municipalità, in parte dello Stato, per esempio lo sviluppo della linea ferroviaria finanziata dallo stato, all'interno della Municipalità che ha un impatto sia sul trasporto urbano sia (grazie a due fermate) sui collegamenti regionali.

E ancora, il BFK è impegnato nella strategia di sviluppo urbano 2030, da una prospettiva statale che è attualmente coordinata con il BMT.



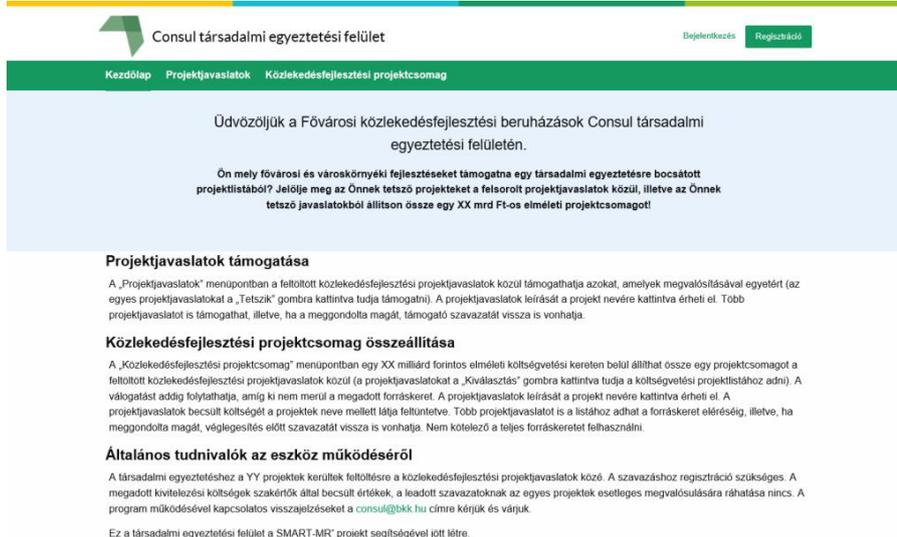
AZIONE 3: Applicazione della piattaforma per la consultazione istituzionale e pubblica Consul (in corso)

Il processo di partecipazione è essenziale nella pianificazione del trasporto; in ogni caso, questa differisce da paese a paese anche in termini di obiettivi attesi. In alcuni casi, la pianificazione partecipata non è un metodo realistico, poiché i progetti variano in termini di scala. La pianificazione partecipata del trasporto è molto più difficile in progetti regionali su larga scala, poiché questi spesso sono molto più complicati ed è molto difficile che vengano compresi dal vasto pubblico. Per tale ragione la pianificazione partecipata dovrebbe essere istituzionalizzata a livello regionale. Basata sulle analisi di IKOP, il processo di comprensione del progetto e l'analisi comparativa di vari strumenti di consultazione ha fatto sì che CONSUL fosse selezionato dal BKK come piattaforma adeguata a consultazioni istituzionali e pubbliche. CONSUL consente la creazione di una piattaforma online dal layout consistente e dalla funzionalità spiccata. Dopo l'adozione dello strumento, è stato svolto un processo consultivo che si è concentrato sui progetti di IKOP. I risultati del sondaggio hanno confermato l'applicabilità dello strumento che è stato così selezionato, sono state aggiunte funzioni per la consultazione pubblica.

Implementazione

La partecipazione pubblica sta diventando più rilevante nel processo di implementazione di processi pubblici di sviluppo. Il nuovo governo cittadino (il consiglio cittadino, il sindaco e gli assessori) ha stabilito priorità diverse rispetto al governo precedente.

Ha messo grande enfasi sulla partecipazione pubblica, nelle consultazioni e nelle discussioni in generale. Insieme al management del BKK, è diventato più familiare con il software di CONSUL, che è in grado di guidare la partecipazione pubblica. CONSUL è stato adottato per le necessità del BKK e sono state implementate due funzioni - voto e budget; è stata anche abilitata la funzione dei commenti per alcuni utenti nella fase di test. Lo strumento non è stato pienamente funzionante, ed i test GDPR



Consul társadalmi egyeztetési felület

Kezdőlap Projektjavaslatok Közlekedésfejlesztési projektszomag

Üdvözöljük a Fővárosi közlekedésfejlesztési beruházások Consul társadalmi egyeztetési felületén.

On mely fővárosi és városkörnyéki fejlesztéseket támogatna egy társadalmi egyeztetésre bocsátott projektlistából? Jelölje meg az Önnek tetsző projekteket a felsorolt projektjavaslatok közül, illetve az Önnek tetsző javaslatokból állítson össze egy XX mrd Ft-os elméleti projektszomagot!

Projektjavaslatok támogatása

A „Projektjavaslatok” menüpontban a feltöltött közlekedésfejlesztési projektjavaslatok közül támogathatja azokat, amelyek megvalósításával egyetért (az egyes projektjavaslatokat a „Tetszik” gombra kattintva tudja támogatni). A projektjavaslatok leírását a projekt nevére kattintva érheti el. Több projektjavaslatot is támogathat, illetve, ha a meggondolta magát, támogató szavazatát vissza is vonhatja.

Közlekedésfejlesztési projektszomag összeállítása

A „Közlekedésfejlesztési projektszomag” menüpontban egy XX milliárd forintos elméleti költségvetési kereten belül állíthat össze egy projektszomagot a feltöltött közlekedésfejlesztési projektjavaslatok közül (a projektjavaslatokat a „Kiválasztás” gombra kattintva tudja a költségvetési projektlistához adni). A válogatást addig folytathatja, amíg ki nem merül a megadott forráskeret. A projektjavaslatok leírását a projekt nevére kattintva érheti el. A projektjavaslatok becsült költségét a projekt neve mellett látja feltüntetve. Több projektjavaslatot is a listához adhat a forráskeret eléréséig, illetve, ha meggondolta magát, véglegesítés előtt szavazatát vissza is vonhatja. Nem kötelező a teljes forráskeretet felhasználni.

Általános tudnivalók az eszköz működéséről

A társadalmi egyeztetéshez a YY projektek kerültek feltöltésre a közlekedésfejlesztési projektjavaslatok közé. A szavazáshoz regisztráció szükséges. A megadott kivételével költségek szakértők által becsült értékek, a leadott szavazatoknak az egyes projektek esetleges megvalósulására ráhatása nincs. A program működésével kapcsolatos visszajelzéseket a consul@bkk.hu címre kérjük és várjuk.

Ez a társadalmi egyeztetési felület a SMART-MR projekt segítségével jött létre.

CONSUL lo strumento per le consultazioni pubbliche.

di compatibilità e vulnerabilità non sono stati forniti, cosa che ha portato alla dismissione dello strumento. Attualmente si è in una fase di esame per comprendere se e come CONSUL può essere usato per tutte le consultazioni gestite dal BKK, compatibilmente con le necessità della municipalità. Se CONSUL viene considerato adatto, le funzionalità finali saranno definite, implementate e testate, così lo strumento sarà attivato. Il BKK ha pubblicato un articolo sulla Rivista Scientifica del Trasporto, sull'implementazione ed i test effettuati su CONSUL per la disseminazione di questo interessante sviluppo.

AZIONE 4: Proposte sulla procedura di controllo per accrescere l'efficienza dei programmi operativi (in corso)

Il principale elemento emerso dalla fase di apprendimento del progetto è stata l'importanza della consultazione istituzionale nel processo di partecipazione. Abbiamo condotto numerose consultazioni con stakeholder rilevanti coinvolti dall'IKOP all'interno della regione. Sulla scorta della conoscenza guadagnata nella fase 1 e delle consultazioni sulle esperienze operative dei programmi ungheresi finanziati da fondi europei (principalmente IKOP), numerosi problemi di efficienza sono stati identificati nell'attuazione ungherese della procedura.

Questi sono relativi a:

- Una mancanza di meccanismi di pre-finanziamento perlopiù nella fase preparatoria dei programmi operativi, che dovrebbero consentire una migliore preparazione sui progetti di sviluppo di un'infrastruttura di alto valore. Senza la possibilità del meccanismo di pre-finanziamento di una analisi, i progetti non sono classificati adeguatamente, perché non ci sono dati disponibili sulla richiesta di finanziamenti, dettagli tecnici e tempi.
- L'assenza di un'opzione per il finanziamento di programmi internazionali di progetti complessi, causa problemi di efficienza. I progetti più grandi con periodi di implementazione più lunghi che coinvolgono vari stakeholder sono difficili da realizzare per via di difficoltà procedurali.
- Requisiti per sussidi deboli portano a dare precedenza a progetti basati sulla manutenzione piuttosto che a reali progetti di sviluppo. I progetti per il mantenimento delle infrastrutture esistenti (per esempio le linee delle metro attuali) sono considerati prioritari rispetto ai nuovi da sviluppare, che finiscono per essere elusi o realizzati ad un livello estremamente limitato a causa di mancanza di risorse.

Implementazione

Le azioni proposte per la realizzazione di un meccanismo di pre-finanziamento, della possibilità di un finanziamento misto (inter-programme), e della possibilità di determinare dei requisiti solidi per la richiesta di sussidio si sono basate principalmente sulle interlocuzioni con la Municipalità di Budapest.

Dopo le elezioni dell'anno scorso, un nuovo governo cittadino ha stabilito nuove priorità.

Parallelamente anche il BKK affronta alcuni cambiamenti così come la struttura dell'organizzazione.

Dopo che le strutture finali sono state definite e le competenze sono state finalizzate, noi manterremo i contatti con la Municipalità per discutere ancora di queste tematiche.

Realizzazione dell'Action Plan per la città metropolitana di Roma Capitale

Annabella Bucci, Renzo Liburdi, Gianluca Luciani, Roberto Pomellini

L'Action Plan della Città Metropolitana di Roma Capitale è composto da un'azione:

- Evoluzione software del Sistema Biglietto Elettronico. Installazione di nuovi sistemi di bordo, di deposito e di territorio nell'area metropolitana di Roma

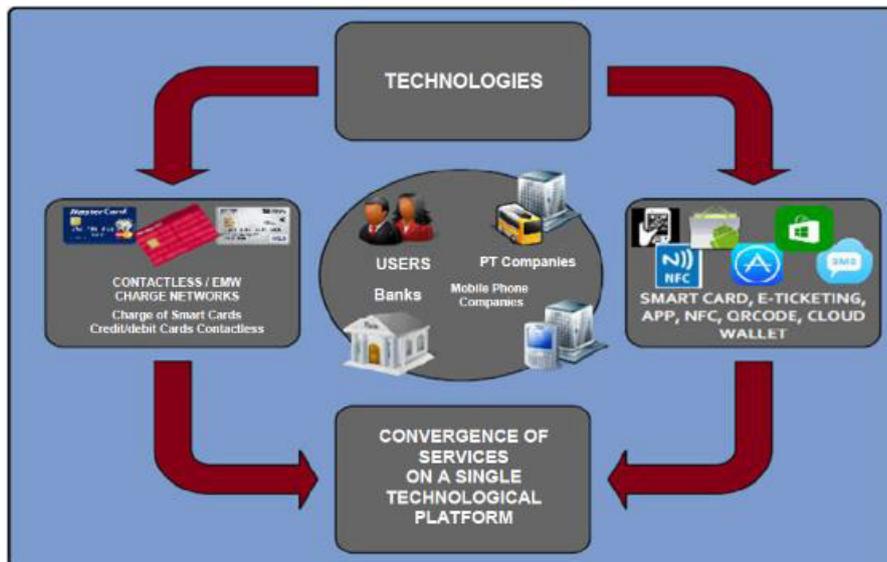
Web link:

<https://www.cittametropolitanaroma.gov.it/progetto/5316/>

AZIONE 1: Evoluzione software del Sistema Biglietto Elettronico. Installazione di nuovi sistemi di bordo, di deposito e di territorio, nell'area metropolitana di Roma

Il trasporto pubblico dovrebbe essere la spina dorsale del sistema di trasporto della regione metropolitana, visto che è una delle più efficaci e sostenibili possibilità di spostamento. Una delle sfide della mobilità del futuro è di trovare la giusta combinazione tra le modalità del trasporto, le soluzioni di mobilità condivisa, l'utilizzo di veicoli a guida autonoma per la riduzione delle emissioni e creare un adeguato ambiente urbano.

Numerosi incontri bilaterali tra la Città Metropolitana di Roma Capitale e la Regione Lazio sono stati svolti per selezionare le più appropriate progettualità per l'Action Plan del progetto. Il workshop di SMART-MR di Porto, seguito dai rappresentanti della Regione Lazio, è stata un'esperienza valida, perché i delegati hanno avuto l'opportunità di conoscere la presentazione del progetto ANDANTE sulla bigliettazione della mobilità integrata in Portogallo, del progetto ANDA che integra l'infomobilità e la bigliettazione elettronica sui dispositivi mobili. Nel 2017, i rappresentanti della Regione Lazio hanno tenuto un meeting nel quale è stato proposto il



Visione d'insieme del progetto del Sistema di Trasporto Intelligente

progetto Intelligent Transport Systems, selezionato per l'action plan, (gestito direttamente dalla Regione, finanziato sotto l'Asse 4 POR 2014-2020 – Azione 4.6.3) che fornisce supporto per la progettazione, l'acquisizione e la realizzazione di un sistema integrato di IT per il territorio.

Per promuovere e sviluppare l'ITS, la Regione Lazio intende costituire un Centro Servizi per il trasporto pubblico locale che opera attraverso la creazione di un sistema integrato e inter-operativo basato su tecnologie comuni; il sistema è aperto a nuovi operatori di trasporto pubblico locale, con l'intenzione di trasferire la gestione dell'intero sistema Metrebus alla stessa Regione. Il progetto sarà realizzato dalla società stradale regionale Astral SpA.

Implementazione

Il progetto è composto da due interventi: il Sistema di Bigliettazione Elettronica - SBE e la fase di "Infomobilità", quando i dati raccolti in tempo reale saranno usati per migliorare la mobilità degli utenti. Il loro intento è di mitigare il traffico dei veicoli rafforzando il flusso dei passeggeri dell'area metropolitana, in entrata ed in uscita, e riducendo i tempi di attesa, gli incidenti stradali, l'utilizzo delle auto private e di conseguenza la congestione del traffico.

Il Sistema di Bigliettazione Elettronica ha portato anche alla possibilità di attrezzare i veicoli del trasporto pubblico per la Localizzazione Automatica del Veicolo, così la Regione Lazio è in grado di raccogliere dati circa il numero

di corse e chilometri effettuati: questi dispositivi saranno integrati con il SBE quest'anno, consentendo la raccolta di ulteriori dati, ciò consentirà di segnare la conclusione della prima fase del progetto (numero e flusso di passeggeri, etc) e l'inizio della fase dell'Infomobilità. La Regione Lazio prevede la seguente cornice temporale per le singole fasi:

- Bando di gara: 02/2020,
- Concessione: 09/2020,
- Implementazione dei dispositivi del SBE: 10/2020-3/2021.

AZIONE 1: Elaborazione del Piano della Mobilità Urbana Sostenibile per la Regione Metropolitana di Porto

Nel 2016 l'Area metropolitana di Porto (AMP) ha sviluppato l'Action Plan per la Mobilità Urbana Sostenibile nell'AMP (PAMUS) per 17 municipalità nella regione come parte del programma North 2020. Il PAMUS elenca una serie di misure e azioni che promuoveranno la mobilità sostenibile e la riduzione delle emissioni. Il suo intento è di incoraggiare l'uso di modalità di trasporto salutari e sostenibili, migliorando l'attrattiva del trasporto pubblico, di accrescere il suo tasso di utilizzo, di bilanciare l'allocazione dello spazio pubblico in diverse modalità di trasporto, di promuovere il trasporto pubblico come elemento di coesione sociale, fornire spazio pubblico accessibile, creare interfacce per i passeggeri, l'utilizzazione nella gestione della logistica l'ICT, promuovere la partecipazione pubblica. Le opzioni proposte sono valutate principalmente utilizzando un'analisi costi-benefici; i benefici sono in linea con i risultati desiderati e con il nostro strumento di policy.



Quando l'AMP ha esaminato il PAMUS ha deciso che invece di condurre un esame ordinario, tutte le buone pratiche avrebbero dovuto essere incorporate all'interno del progetto SMART-MR.

Un gruppo di lavoro è stato costituito da esperti (17 municipalità e AMP), portando così alla realizzazione di un nuovo piano senza expertise esterne. È stato deciso che il piano sarebbe stato un SUMP. Il lavoro è ancora in corso e si è nella fase dell'implementazione del PAMUS. Le buone pratiche del progetto SMART-MR sono state integrate al suo interno.

Implementazione

A Gennaio 2019 si è tenuto un incontro dei Consigli municipali per la Mobilità, nel quale si è deciso che il SUMP avrebbe dovuto avere uno sviluppo interno. I SUMP sono stati considerati come strumenti essenziali per la pianificazione. La metodologia suggerita comporta la costituzione di un gruppo di lavoro che detenga le più importanti responsabilità ed obiettivi dell'AMP, questo gruppo è costituito da esperti di tutte le municipalità che partecipano nelle varie fasi.

La pianificazione del piano scade fra due anni, prevede precisi obiettivi. Il gruppo di lavoro s'incontra su base mensile. Alcuni degli obiettivi completati sono:

- Una diagnosi aggiornata e analisi SWOT del PAMUS;
- Una definizione della visione metropolitana, comuni obiettivi strategici per le 17 municipalità.

La visione definita per tutte le regioni è stata così espressa: "L'AMP: un territorio che cresce sostenibilmente. Coesivo, inclusivo, efficiente: per ognuno e ovunque".

I nostri obiettivi strategici sono:

- Cambiare la composizione modale del trasporto nell'AMP, senza particolare enfasi sulla riduzione dell'uso del trasporto privato.
- Migliorare l'attrattiva del trasporto pubblico ed aumentare di conseguenza i suoi tassi di utilizzo. Inoltre si intende promuovere il trasporto pubblico come un elemento di coesione sociale, di sviluppo economico. La coesione territoriale, nell'ottica della continuità dello spazio fisico, con il dislocamento dei flussi di popolazione, la migliorata accessibilità al territorio, e la costituzione di mercati per i beni ed i servizi;
- Miglioramento della sicurezza stradale, è uno dei principali tra i disincentivi per la mobilità attiva.

Realizzazione dell'Action Plan per l'area metropolitana di Porto

Carmo Tovar, Carla Oliveira

L'Action Plan per l'Area Metropolitana di Porto è composta da due azioni:

- **Azione 1: Elaborazione del Piano della Mobilità Urbana Sostenibile per la Regione Metropolitana di Porto**
- **Azione 2: Semplificazione e riduzione dei costi del trasporto pubblico**

Web link

http://portal.amp.pt/pt/2/temad/362#-FOCO_2

AZIONE 2: Semplificazione e riduzione dei costi del trasporto pubblico

Per assicurare il successo della strategia per un trasporto sostenibile e resiliente nelle regioni metropolitane, è importante implementare misure a breve termine che possano portare al raggiungimento di significativi risultati in quattro anni.

Queste vittorie a breve termine dovrebbero essere comunicate al pubblico per far attivare gli stakeholder assieme ad i cittadini per gli stessi obiettivi. Nei workshop di SMART-MR, i partner, gli specialisti, gli stakeholder sono stati in grado di identificare le misure che producono questo genere di risultati visibili e positivi.

SMART-MR enfatizza l'uso del trasporto pubblico, per residenti in varie municipalità nell'area metropolitana.

Ciò ha significato che alcuni dovevano pagare più di un pass mensile; la complessità di due diversi sistemi (intermodale e mono modale) ha significato che i passeggeri avessero prezzi diversi, a seconda del luogo di residenza e delle modalità di trasporto.

Per incrementare il numero dei passeggeri dei trasporti pubblici, l'AMP ha implementato un'azione per semplificare e ridurre il costo del trasporto pubblico: un pass per il Trasporto Pubblico Metropolitan, può essere usato in tutte le modalità di trasporto pubblico: metro, treno e bus. Una tariffa fissa al mese (€ 40) per tutta l'area metropolitana, mentre il Pass per il Trasporto Pubblico Municipale (1 pass, una municipalità a € 30) è gratuito per i bambini fino a 12 anni.



Materiale della campagna di comunicazione

Implementazione

1 fase:

a) *Ampliamento del sistema di bigliettazione intermodale*

- Da Febbraio a Maggio 2019: negoziazione con gli operatori dei trasporti;
- 15 Marzo 2019: accordi con gli operatori di Andante
- 1° aprile 2019: inizio delle misure per gli operatori con linee nel sistema intermodale (Andante)
 - - Un costo mensile per l'intera area metropolitana (tariffa fissa): € 40
 - - 3 zone o meno: € 30
- ° L'AMP sostiene il costo della misura

2. fase:

- Da Marzo a Settembre:
 - Accordi con gli operatori del trasporto fuori dal sistema
 - Compatibilità tecnologica del sistema di bigliettazione

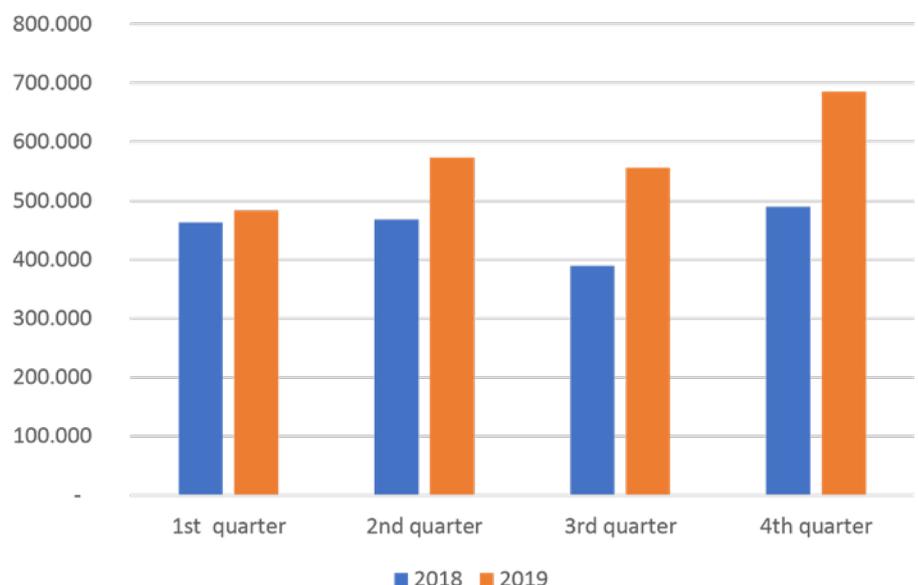
- 1° Maggio 2019: il sistema di bigliettazione intermodale è esteso all'intero territorio dell'area metropolitana e alla maggior parte degli operatori del trasporto.
- 1° settembre 2019:
 - Bambini sotto i 12 anni viaggiano gratis
 - Accordi con tutti (quasi) operatori del trasporto
- Fino a Dicembre 2019:
 - Un Pass per il Trasporto Pubblico Metropolitan (per spostamenti in tutta l'area metropolitana) € 40; un Pass Municipale (per spostamenti in una sola municipalità) € 30
 - Bambini fino a 12 anni gratis

I principali risultati di questa azione sono stati:

I numeri mostrano un numero di pass mensili venduti in ogni quarto di anno confrontati con l'anno precedente. Nel primo quarto del 2019, senza le misure introdotte, rispetto all'anno precedente sono stati venduti il 4% in più dei pass mensili.

Dopo l'implementazione delle misure il numero dei pass venduti è aumentato considerevolmente.

Il numero dei passeggeri che ha utilizzato il trasporto pubblico usando un



Numero di pass venduti nell'area Metropolitana di Porto (Dati dal TIP - Transportes Intermodais do Porto).

pass mensile ha dimostrato la medesima crescita dei pass mensili venduti.

Deve essere notato che parte del cambiamento può essere attribuito all'aumento del numero degli operatori nel sistema intermodale.

Ciononostante, un esame dei dati su Metro (una metropolitana leggera) prima e dopo che le misure venissero applicate rivela una crescita simile all'aumento dei passeggeri.

Il costo di queste misure è stato di € 17.8 milioni, sono stati finanziati dal Fondo per l'Ambiente (€ 15 milioni) e dalle municipalità della regione metropolitana.

Il principale obiettivo di questa misura è stato di accrescere velocemente il numero di utenti del trasporto pubblico con un migliore sistema intermodale, con lo stesso prezzo per tutti. Nel 2019, l'obiettivo di aumentare il numero degli utenti è stato raggiunto.

Il prossimo obiettivo è quello di aumentare l'offerta delle modalità di trasporto pubblico.

AZIONE 1: Area a basse emissioni – Barcelona Ring Road (in corso)

Barcellona registra un elevato livello di inquinamento specialmente da particelle di PM10 e di gas di diossido di azoto (NO₂), entrambi molto dannosi per la salute umana, specialmente per alcune categorie a rischio.

La maggior parte di questi inquinanti possono essere ascritti all'elevato traffico urbano. Ogni giorno, oltre 1 milione di veicoli accedono alle strade di Barcellona; circa 800.000 veicoli attraverso le principali strade della città e circa 270.000 attraverso il Barcelona Ring Road.

Il Barcelona Ring Road, è un'area a basse emissioni creata in risposta al traffico congestionato e all'inquinamento, per ridurre progressivamente le auto più inquinanti all'interno dell'area di Barcellona, iniziando dalla tangenziale e gradualmente, coprire l'intera area metropolitana nel prossimo futuro. L'obiettivo è di arrivare al 30% di riduzione delle emissioni legate al traffico nei prossimi 15 anni.

L'area a basse emissioni del Barcelona Ring Road si estende su 95 km², l'intera municipalità di Barcellona ad eccezione dei quartieri di Vallvidrera, el Tibidabo, les Planes, e Zona Franca. Include le municipalità di Sant'Adrià de Besòs, l'Hospitalet de Llobregat, parte dell'Esplugues de Llobregat, e Cornellà de Llobregat.

Le restrizioni all'accesso hanno cominciato ad essere permanenti il 1° gennaio

2020; da quel momento, i veicoli senza un bollino verde non sono autorizzati a transitare all'interno dell'area del Barcelona Ring Road nei giorni lavorativi dalle 7 di mattina fino alle 8 di sera.

Implementazione

I lavori all'area a basse emissioni del Barcelona Ring Road stanno procedendo secondo i tempi previsti. Negli ultimi due anni è stato previsto che si attivassero le restrizioni nella LEZ solamente in caso di episodi di elevato inquinamento.

Un numero di importanti interventi è stato eseguito durante questo stato iniziale, come definire e attrezzare l'area con l'adeguata segnalazione, creando un gruppo di lavoro con le municipalità partecipanti, definendo specifiche tecniche per la piattaforma di gestione metropolitana, e lo sviluppo di campagne di comunicazione annuali.

Il 1° gennaio 2020 le restrizioni all'accesso sono diventate permanenti. Questo stadio è stato raggiunto attraverso il cambiamento della segnaletica verticale lungo il perimetro della tangenziale e implementando un sistema di controllo tecnologico dei veicoli ed una piattaforma tecnologica per la gestione del registro delle esenzioni.

Inoltre, tutte le municipalità coinvolte hanno concordato di approvare il regolamento delle LEZ nelle loro amministrazioni, rendendole obbligatorie per i veicoli, determinando le esenzioni (principalmente per i servizi di emergenza) e le autorizzazioni specifiche. La regolamentazione prevede un

Realizzazione dell'Action Plan per l'area metropolitana di Barcellona

Ruth Lamas Borraz

L'Action Plan per l'Area Metropolitana di Barcellona (AMB) è composta da tre azioni:

- **Azione 1: Area a basse emissioni – Barcelona Ring Road**
- **Azione 2: Il servizio e-Bicibox**
- **Azione 3: Piattaforma del Parcheggio Metropolitan (AMB Aparcament)**

Queste tre azioni sono state selezionate perché esse hanno integrato la maggior parte degli elementi indicati dal progetto SMART-MR.

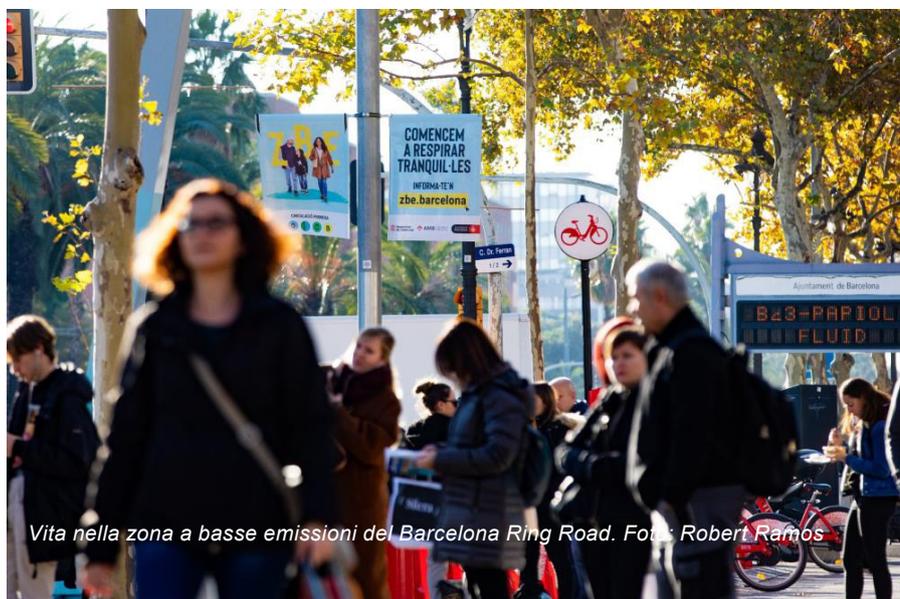
Inoltre, esse sono le azioni più efficaci per contribuire alla promozione delle strategie di riduzione del carbone; (Asse 4 per lo strumento di policy della Catalogna, ERDF OP) e per la protezione delle risorse ambientali e di efficienza (Asse 6 per lo strumento di policy della Catalogna, ERDF OP). Tutte e tre le azioni sono concentrate sul miglioramento dell'ambiente urbano e la rivitalizzazione delle città, una delle priorità dell'Asse 6 dello strumento della policy della Catalogna.

Web link

<http://www.amb.cat/en/web/amb>

periodo annuale della moratoria su veicoli commerciali e un regime sanzionatorio graduale.

Una ampia campagna di comunicazione è stata sviluppata per spiegare questa misura attraverso vari canali di comunicazione (carta stampata, radio e televisione). Una pagina web dedicata alla LEZ è stata creata con tutte le informazioni rilevanti. Un numero telefonico è stato istituito per il servizio clienti così come punti informativi nella sede istituzionale dell'AMB.



Vita nella zona a basse emissioni del Barcelona Ring Road. Foto: Robert Ramos

AZIONE 2: Il Servizio e-Bicibox (in corso)

Il successo dell'esperienza del bike-sharing in numerose città e metropoli europee così come il servizio di biciclette di Barcellona, ha guidato l'AMB a considerare la possibilità di offrire una soluzione analoga per promuovere l'utilizzo delle biciclette come modalità di trasporto sostenibile. In anni recenti, l'AMB ha sviluppato il network Bicivia, che rappresenta un network metropolitano di tunnel ciclabili e pedonali che collega, velocemente, direttamente e in sicurezza, la metropoli da nord a sud e da est a ovest. Anche se il network Bicivia ancora non è stato completato, i collegamenti per i pedoni e i ciclisti sono stati significativamente migliorati. L'AMB ha sviluppato un ambiente adatto a modalità di trasporto leggero, come quello a piedi, in bici, aumentando e migliorando lo spazio pubblico dedicato, e nel contempo promuovendo, creando e regolando il bike-sharing.

L'e-Bicibox rappresenta il nuovissimo servizio di bike-sharing elettrico nell'Area Metropolitana di Barcellona. L'AMB ha scelto il servizio Bicibox, che è già attivo, per implementare una nuova

caratteristica che incorpora lo schema di servizio del bike-sharing elettrico.

La gestione di questo servizio utilizza moduli e stazioni Bicibox per il noleggio (affitto e restituzione) poiché consentono una maggiore protezione da vandalismi. I servizi delle biciclette elettriche e-Bicibox prevedono batterie rimovibili e sistema di tracciamento GPS che accuratamente consentono di localizzare i veicoli in ogni momento e forniscono informazioni sul livello di carica della batteria.

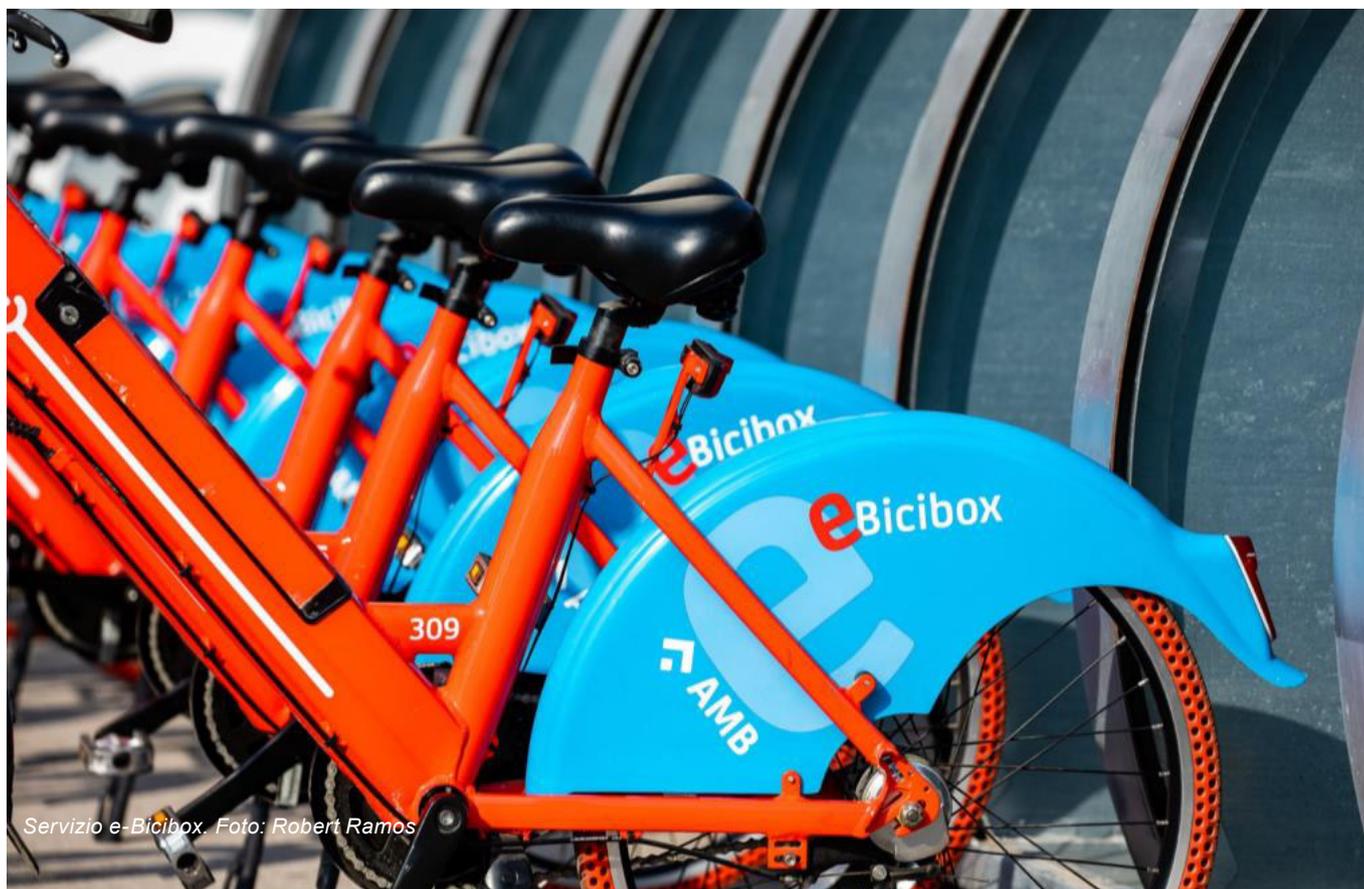
Implementazione

Nel 2019, l'AMB ha lanciato la prima fase del servizio e-Bicibox con una flotta di 300 biciclette (272 in servizio, il resto in deposito o in manutenzione) nelle municipalità dove il servizio privato di parcheggio Bicibox è stato già consolidato. Le biciclette sono state distribuite in circa 45 stazioni con 14 postazioni ciascuna, nelle quali si possono prendere e restituire i cicli dalle 7 di mattina fino a mezzanotte. In totale, sono disponibili 630 postazioni di parcheggio, garantendolo gratis in ogni stazione per tutto il giorno.

Gli utenti pagano un abbonamento annuale di 30 euro. I primi trenta minuti del servizio è gratis, tutto il tempo successivo ha un costo. Il servizio è disponibile 365 giorni all'anno.

Durante questa fase iniziale, dal lancio del servizio fino al 31 gennaio 2020, sono stati registrati 557 utenti per un totale di 28.180 viaggi effettuati. In termini generali, la prima fase è cominciata come previsto, gli obiettivi di consolidamento del servizio di e-Bicibox, utenti e uso, sono stati mantenuti.

Informazioni sul servizio e-Bicibox sono disponibili sul sito a cui è possibile registrarsi, accedendo ad un account personale. Un'app per dispositivi mobili consente agli utenti di trovare informazioni sul servizio (localizzazione dei moduli, disponibilità dei cicli...).



Servizio e-Bicibox. Foto: Robert Ramos

AZIONE 3: Piattaforma metropolitana di parcheggio (AMB Aparcament, in corso)

La piattaforma metropolitana di parcheggio integra nuove tecnologie nella gestione della mobilità urbana ed in particolare la gestione del parcheggio nelle aree di parcheggio regolamentate. L'intento della Piattaforma metropolitana di parcheggio dell'AMB è di ottimizzare e semplificare gli spostamenti dei centri urbani fornendo soluzioni per facilitare la ricerca di parcheggi in tempo reale.

L'Aparcament dell'AMB è un'app per smartphone che consente agli utenti di gestire e pagare il parcheggio nelle aree regolamentate, nelle nove municipalità (Barcellona, Badalona, Castelldefels, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, El Prat de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern) nell'Area Metropolitana di Barcellona.

Consente di evitare di recarsi alla colonnina di pagamento del parcheggio alla scadenza del contrassegno di sosta. L'app inoltre consente agli utenti di consultare il tempo di sosta rimanente, e mostra l'esatta posizione di dove l'auto è parcheggiata.

L'applicazione consente alle amministrazioni di migliorare la pianificazione del traffico e facilita la gestione del

parcheggio nelle aree regolamentate, ma non solo: integrando la stessa app, queste municipalità (tranne Barcellona) hanno iniziato un processo di standardizzazione e omogeneizzazione delle caratteristiche di parcheggio (orari, durata del parcheggio e controllo operativo). Una regolamentazione specifica sarà integrata nella cornice regolatoria di ogni municipalità che stabilirà una strategia congiunta su elementi chiave come la tariffazione.

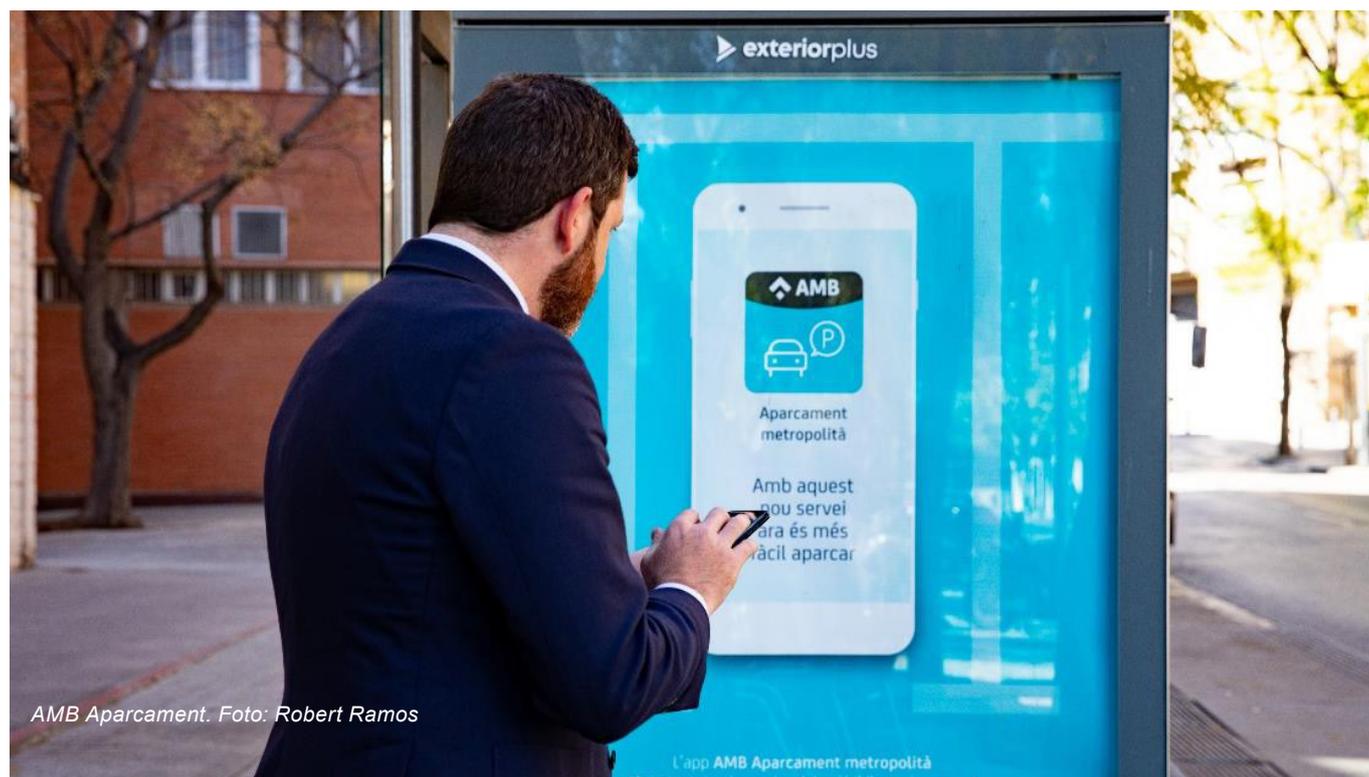
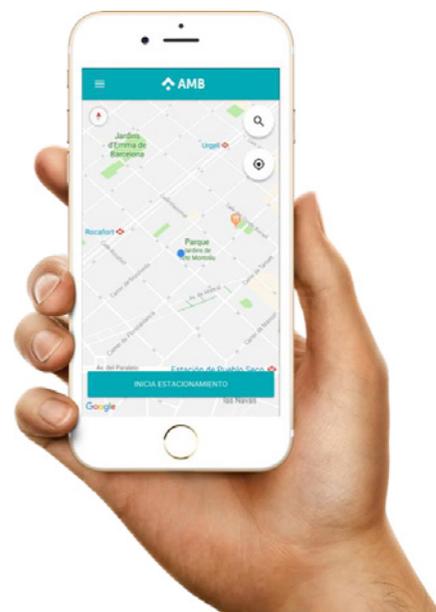
Implementazione

L'App è stata lanciata nell'Aprile 2019, in cinque municipalità. Una sesta è stata aggiunta a Settembre 2019 e altre tre municipalità sono state aggiunte recentemente. Questo ha significato che la medesima App può essere usata per gestire le aree di parcheggio di nove municipalità nell'Area Metropolitana di Barcellona.

L'iniziale pianificazione prevedeva l'espansione dell'Aparcament dell'AMB a cinque municipalità nel 2020, ciò significa che l'obiettivo attualmente è stato mantenuto.

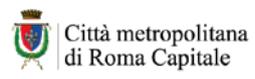
Il primo trimestre del 2019 ha visto il lancio dell'applicazione con una specifica campagna di comunicazione attraverso diversi canali (stampa e online). Le informazioni sul servizio e l'applicazione sono disponibili sulla web page.

L'ultimo rapporto della gestione dell'app con dati relativi a Dicembre 2019 mostrano un'evoluzione positiva per la maggior parte degli indicatori. Per esempio, il numero dei download ha visto un costante aumento: lo scorso Dicembre, 1.993 download. Un simile trend avviene anche per gli utenti attivi, 4.100 utenti, e 8.500 operazioni mensili.



AMB Aparcament. Foto: Robert Ramos



Metropolitan region	Partner
Ljubljana	Scientific Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts Regional Development Agency of Ljubljana Urban Region 
Oslo/Akershus	City of Oslo, The Agency of Urban Environment Akershus County Council 
Göteborg	Göteborg Region Association of Local Authorities 
Helsinki	Helsinki Region Environmental Services Authority 
Budapest	BKK Centre for Budapest Transport 
Rome	Metropolitan City of Capital Rome 
Porto	Porto Metropolitan Area 
Barcelona	Barcelona Metropolitan Area 

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: Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts / **Design:** Jernej Tiran, Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts / **Text:** Katja Butina, Janez Nared, Liv Maren Bjørnstad, Birte Adelaide Mobraaten, Per Kristersson, Aino Hatakka, Balázs Fejes, Annabella Bucci, Renzo Liburdi, Gianluca Luciani, Roberto Pomettini, Carmo Tovar, Carla Oliveira, Ruth Lamas Borraz / **Photos:** Robert Ramos, Uroš Podlogar, Luka Klemen, Nik Rován, Fotolia, Simon Nyirö, Lazio Region, Gregor Steklačič / March 2020, Ljubljana