

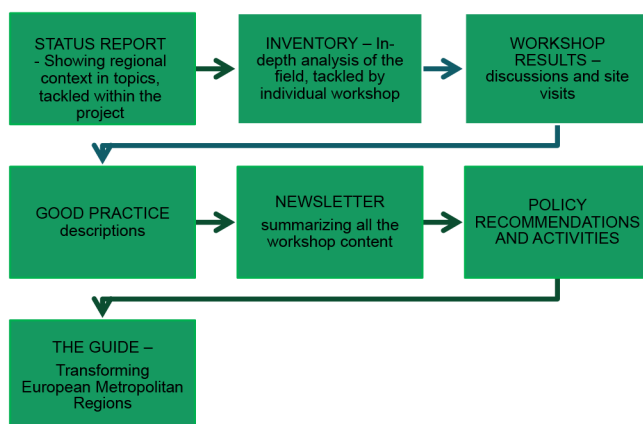
Foto: Veikko Somerpuro/Città di Helsinki

NEWSLETTER 9 | DICEMBRE 2020

Quando la fine è un nuovo inizio

Le attività relative ai contenuti del progetto SMART MR sono terminate a Dicembre 2020, a conclusione di una cooperazione lunga cinque anni, tra otto regioni metropolitane europee. Durante questo periodo, i partner hanno organizzato sette workshop, un incontro politico, una conferenza finale, e numerosi incontri regionali tra vari stakeholder. I partner non sono stati i soli a partecipare alle attività, anche numerosi stakeholder ed esperti vi hanno preso parte, assicurando così una partecipazione qualificata ad ogni evento, che ha portato ai migliori risultati possibili. Attraverso ciò, il progetto ha rafforzato la cooperazione interregionale tra le varie regioni metropolitane, per il miglioramento della mobilità regionale. Alcuni degli importanti output del Progetto includono il Report sullo

Status, che riassume le informazioni relative agli argomenti del progetto da parte di i partner, le dettagliate Newsletter, che hanno analizzato i contenuti affrontati da ogni workshop, il Report del Workshop che raccoglieva i risultati delle discussioni tenute negli incontri. Dopo ogni workshop, si è realizzata una newsletter sui contenuti dell'incontro, e la presentazione di due buone pratiche. I principali messaggi del progetto sono stati concentrati nella guida del progetto TRASFORMARE LE REGIONI METROPOLITANE EUROPEE: Mobilità intelligente per una migliore vivibilità. La struttura della Guida segue gli otto step di Kotter per guidare il cambiamento, utili per fornire istruzioni passo, passo alle regioni metropolitane su come indirizzare le loro problematiche sulla mobilità.



La metodologia di SMART-MR.

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*



Aino Hatakka

*Communication
manager
Helsinki HSY
Atutorità Re-
gionale Servizi
ambientali Tel.
+358 46 921
1737
aino.hatakka@
hsy.f*



Kotter's steps for leading change	Chapters in this publication
Establishing a Sense of Urgency	2 The Sense of Urgency: The Climate Is Already Changing
Creating the Guiding Coalition	3 Joining Forces to Face Climate Change In Metropolitan Regions
Developing a Vision and Strategy	4 Creating a Vision and Strategy
Communicating the Change Vision	5 Communicating a Vision and Empowering New Habits
Empowering Employees for Broad-Based Action	6 Paving the Way to Long-Term Effects
Generating Short Term Wins	7 Generating Short Term Wins
Consolidating Gains and Producing More Change	8 Integrating Measures to Build Better Liveability in Metropolitan Regions
	9 Policy Recommendations
Anchoring New Approaches in the Culture	10 Making the Shift toward Better Liveability in Metropolitan Regions

La Guida ed i rispettivi step di Kotter.2018. Foto: Nik Rován

Negli ultimi due anni, abbiamo approfondito ulteriormente alcuni aspetti discussi nel Progetto, il Concetto di Area di Stazione, presentato in uno dei sei capitoli seguenti. Inoltre, abbiamo considerato necessario aggiornare la tabella delle attività pubblicate nella Guida, con misure aggiuntive relative al COVID 19, per far sì che queste possano aiutare le regioni metropolitane ad indirizzare la mobilità durante la pandemia. Per diffondere i risultati del progetto, abbiamo preparato video di presentazione su numerosi temi affrontati. Questi risultati sono stati successivamente presentati sia all'Incontro Politico sia alla Conferenza Finale.

A livello regionale, i partner hanno organizzato Meeting con gli stakeholder per trattare questioni rilevanti circa la mobilità e per realizzare gli Action Plan regionali. I principali risultati di questo lavoro di realizzazione sono mostrati nelle pagine seguenti. Informazioni e

output possono essere trovati sul sito web del progetto: www.interregeurope.eu/smart-mr/

Potremmo usare vari indicatori per valutare gli adempimenti del progetto: numero degli stakeholder coinvolti, numero di professionalità che ha ampliato le proprie competenze, fondi che sono stati attivati grazie alle attività del progetto o indicatori più specifici che presentano l'impatto che le attività del progetto hanno avuto a livello regionale. Sono certo che i risultati sono degni di nota.

Ho scelto di valutare il progetto dalle interessanti discussioni che abbiamo avuto (molte delle quali durante i coffee break o le cene), dalle attività del progetto e la cooperazione tra i partner, andate oltre le attività pianificate nell'Application Form, e dalle testimonianze entusiastiche di alcuni partner, come una che affermava che la cooperazione

tra le regioni è stata positiva. Ma in realtà ciò che conta nel progetto è stato che gli stakeholder a livello regionale hanno cominciato a collaborare tra loro. Questa collaborazione continuerà a lungo dopo che SMART MR sarà concluso.

Questi risultati possono essere raggiunti solo dall'impegno dei partner altamente professionali, e mi piacerebbe esprimere la mia sincera gratitudine a tutti i colleghi che hanno lavorato al progetto nei cinque anni della sua durata. Ringraziamenti speciali inoltre vanno ai numerosi stakeholder che hanno sostenuto le nostre attività con la loro conoscenza e competenza. Infine, lasciatemi ringraziare i nostri funzionari, quelli delle policy, quelli finanziari, quelli della comunicazione, il Joint Secretariat del programma Interreg Europe - Verena, Aleksandra, Virginia, Alexis e Irma - per averci sostenuto durante l'attuazione del progetto e incoraggiato a raggiungere i migliori risultati possibili.

Avvicinandoci alla fine del progetto, sono certo che il futuro porterà nuove idee progettuali e tante opportunità per il seguito. Così concluderei con un:

Continua...

Janez Nared



Quali vantaggi il progetto SMART-MR ha portato alla pianificazione territoriale regionale e della mobilità, nella Regione Urbana di Lubiana

La mancanza di un'autorità amministrativa a livello regionale, come nel caso della Slovenia, potrebbe portare a significative difficoltà nella pratica, quando si coordina la pianificazione e lo sviluppo della relativa infrastruttura del trasporto. Questo significa che la pianificazione territoriale e della mobilità regionale, in Slovenia, è portata avanti dalle agenzie regionali di sviluppo, indipendentemente, in ogni regione.

Il Piano per la Mobilità Sostenibile per la Regione Urbana di Lubiana (SUMP LUR) sta influenzando positivamente sia la collaborazione intercomunale sia l'attuazione di misure innovative nel settore della mobilità sostenibile e della pianificazione territoriale.

Basato sulla conoscenza e l'esperienza acquisita con SMART MR, il SUMP LUR è stato un passo importante per arrivare ad un documento di mobilità sostenibile globale e strategico, a livello regionale, in Slovenia.

È il primo documento che afferma la possibilità di una integrazione di successo dell'uso del suolo e la pianificazione dei trasporti a livello regionale. Il principale intento del piano territoriale regionale è inserito all'interno dell'Atto di pianificazione territoriale (Gazzetta Ufficiale del RS 61/17 – ZUreP-2) che definisce i progetti di sviluppo del territorio, valuta la situazione e opera come linea guida di pianificazione; il SUMP LUR opera come suo documento introduttivo di policy.

Poiché il SUMP LUR guida la pianificazione integrata territoriale e della mobilità, le lezioni apprese dalle proposte si SMART MR sono state rispettate all'interno delle attività del sistema di governance regionale.

Così il SUMP ha influenzato positivamente le proposte per il Programma di Sviluppo Regionale (RDP) per il periodo di programmazione 2021-2027 e il Piano territoriale regionale (che deve essere redatto in questi anni).



Il meeting degli stakeholder del progetto SMART-MR. Foto: Archive RRA LUR

Le policy di indirizzo adottate nel progetto SMART MR hanno inoltre indicato la necessità di armonizzare lo sviluppo del trasporto con quello di altri interessi a livello regionale.

La pianificazione strategica a livello regionale ora sarà presente in documenti raccordati a livello inter-municipale, per esempio i piani territoriali, nell'espansione di aree di insediamento, nella fornitura di infrastrutture sociali, attività istituzionali e lavorative, assieme ad una buona accessibilità all'intera regione. Come parte della preparazione del PTR, gli interessi per lo sviluppo del trasporto dovrebbero essere armonizzati con altre priorità.

È apparso evidente che rendere disponibili fondi per ulteriori integrazioni tra la pianificazione territoriale e quella della mobilità è essenziale, non solo dal SUMP della LUR ma anche dalla partecipazione degli stakeholder al progetto SMART MR. A livello di attuazione, è necessario che ci siano finanziamenti di risorse regolari e l'armonizzazione delle normative, affinché le municipalità siano più efficienti nell'implementazioni delle misure per la mobilità sostenibile.

L'attiva partecipazione degli stakeholder di SMART MR ha consentito la selezione di misure per la mobilità sostenibile

nella pianificazione della Regione. Le principali misure all'interno del SUMP regionale, per quanto riguarda la pianificazione della mobilità sostenibile, sono:

- Armonizzazione e costituzione di comuni fondamenti strategici per lo sviluppo della mobilità (ad esempio, armonizzare le normative, il metodo di rilascio delle concessioni, la partecipazione dello stato nel progetto e nell'attuazione delle misure) per essere realizzati nella pratica;
- Coordinamento tra municipalità/ regioni e società (impiegati, etc.) per l'attuazione di misure da parte degli impiegati: riduzione dei pendolarismi quotidiani (con impieghi nei luoghi di residenza, con lo smart working);
- Preparazione di piani di mobilità pensando ai principali generatori di traffico nella regione (società, aree di uffici, scuole, Università di Lubiana e le sue facoltà, Centro Universitario di medicina di Lubiana, etc.);
- Una pianificazione degli investimenti e delle spese equilibrata, con risorse a lungo termine per la implementazione di misure di mobilità sostenibile leggera, ed in particolare aumentare l'uso del trasporto pubblico (per esempio con incentivi finanziari, sussidi per utenti o per lavoratori).

Oltre alle misure proposte nella pianificazione territoriale all'interno della LUR, il SUMP della Regione ha proposto la costituzione di un coordinamento congiunto per un più efficiente sviluppo del trasporto all'interno della LUR.

Con la sottoscrizione di un accordo nel Settembre 2020, il Comitato per la Mobilità sostenibile, il nuovo organo regionale fornisce iniziative costruttive sulla mobilità sostenibile. Composto da sindaci della mobilità proattivi nella LUR, il comitato trarrà insegnamento dai risultati e dai deliverable di SMART MR per le autorità locali della LUR.

Oltre alle policy di indirizzo e agli incentivi ottenuti attraverso SMART MR, il RRA della LUR è attivamente partecipe nella realizzazione delle connessioni ciclabili regionali, finanziate attraverso l'Accordo di Sviluppo Regionale. Si stanno preparando due nuovi percorsi ciclabili, in fase di collocazione territo-

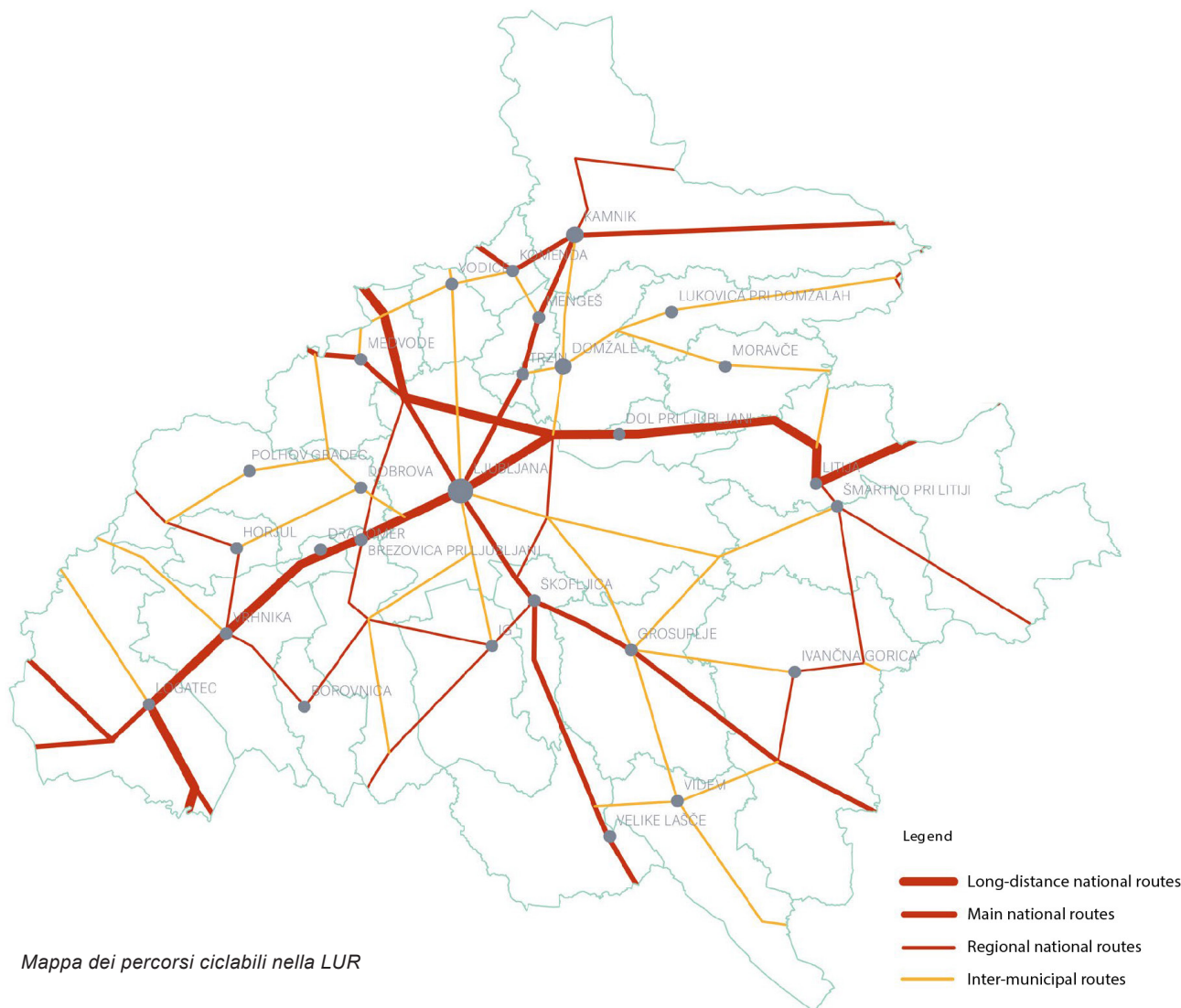


Prima sessione del Comitato per la Mobilità Sostenibile nella LUR. Foto: Jana Roštan

riale. Il piano della mobilità basato sul SUMP e l'attivo coinvolgimento del RRA della LUR nella pianificazione territoriale e della mobilità regionali, hanno portato inoltre alla costituzione di quattro sistemi di Park & Ride nella regione.

Klemen Gostič

MAP OF CYCLING ROUTES



Mappa dei percorsi ciclabili nella LUR

Risultati del Progetto nella Regione di Oslo

SMART MR ha consentito ai partner di progetto di Oslo e di Akershus, ed ai loro stakeholder, di incontrare professionisti da altre sette regioni metropolitane d'Europa. I workshop hanno offerto spunti ed intuizioni, che sarebbero stati difficili individuare senza avere avuto discussioni sull'uso del suolo o su questioni come i trasporti, con colleghi ed addetti ai lavori o senza aver avuto esperienza di alcune delle sperimentazioni di prima mano. Osservare altri professionisti affrontare le medesime sfide in altre regioni metropolitane e imparando dal loro lavoro è stato il più grande contributo del progetto SMART MR ai partner di progetto di Oslo e Akershus.

Il tema del terzo workshop del progetto SMART MR ad Oslo nel 2017, è stato incentrato sulla pianificazione della logistica low carbon, un settore in cui le



La sperimentazione della logistica low-carbon a Oslo. Foto: Janez Nared



La sperimentazione della logistica low-carbon a Oslo. Foto: Janez Nared



I Workshop e le passeggiate in città: un'importante arena per nuovi stimoli.

società di distribuzione di beni giocano un grande ruolo e nel quale invece le autorità hanno competenze limitate. La Città di Oslo sta preparando un Sulp, un Piano Urbano di Logistica Sostenibile per il 2021/2022 basato su un obiettivo politico "zero emissioni climatiche" da parte del settore della distribuzione dei beni entro il 2030.

Per trovare un approccio accettabile che assicuri ad Oslo di raggiungere l'obiettivo del trasporto dei beni ad emissioni zero entro il 2030, è stato necessario un piano globale di logistica urbana sostenibile. Il previsto incremento del trasporto merci aumenta la necessità di individuare aree focali, utilizzare il network della distribuzione in maniera più efficiente, e proporre nuove soluzioni nella logistica urbana (trasporto di beni, attrezzature e rifiuti). Attraverso gli investimenti nel "Vita cittadina senza auto", il centro città è diventato più adatto alla ricreatività, alla pedonabilità. Per evitare complicazioni per il trasporto dei beni, è necessario pianificare una buona interazione tra la vita cittadina e la distribuzione, dove attori pubblici e privati possano partecipare. La complessa serie di attori spesso porta ad interessi config-

genti. Per cui, sarà iniziato un progetto preliminare per preparare il terreno al Sulp. Il progetto pilota mapperà lo stato, i requisiti, le condizioni quadro per la logistica urbana, definirà gli obiettivi del piano di logistica urbana, e nel contempo descriverà gli ostacoli, i requisiti e le opportunità che devono essere esaminati in questo piano. Nel 2018 e nel 2019, la Contea di Akershus ha condotto tre seminari per le municipalità, per una migliore pianificazione. Ai seminari hanno partecipato rappresentanti di tutti i settori di governo, così come privati e imprenditori. Questa è stata solo una parte delle azioni nel nostro Action Plan all'interno del progetto SMART MR. Contemporaneamente, la Contea ha affinato il processo partecipativo per il piano di investimenti quadriennale per il trasporto. È stato altresì importante prendere una decisione e mettere su un quadro di come la Contea e la Municipalità potessero collaborare per sviluppare strade in contesti urbani vicini ad Oslo; perlopiù aree sovrappopolate, abitate da pendolari che cercano di migliorare la vivibilità dell'area. Una decisione politica è stata presa dal comitato del trasporto urbano e la municipalità, per riqualificare una strada rurale e

trasformarla in municipale. Questo dà alla municipalità l'autorità per decidere funzione e forma da dare alla strada, che significa dare un maggiore sviluppo urbano alla viabilità. La contea in realtà non aveva gli strumenti finanziari per trasformare la strada nella maniera desiderata dalla municipalità. Non è proprio che questo sia un prodotto diretto di SMART MR, ma lo staff impegnato nell'accordo ha seguito le indicazioni del Progetto, quindi può essere affermato che ne sia stato influenzato.

Birte Adelaide Mobraaten, Terje Grytbakk, Liv Maren Bjørnstad

Il Progetto SMART MR nella Regione di Göteborg: cosa abbiamo guadagnato?

Con 13 municipalità, la Regione di Göteborg sta sperimentando una crescita annuale della popolazione di circa 1.5%.

Questo elemento è risultato nella crescita all'interno dei confini amministrativi della regione con un incremento dell'area funzionale. Per oltre cinque anni, le aree funzionali locali, sia produttive che abitative, si sono espanse ad altre 5 municipalità e adesso la regione comprende 22 municipalità. A causa di questa espansione molti abitanti cercano impiego fuori dalla loro municipalità. Ricollocandosi in nuove abitazioni più idonee. Queste preferenze di locazione hanno causato un incremento del pendolarismo e la necessità di trovare nuove soluzioni di mobilità sostenibile.

Nel 2009, è stato concluso un accordo con il governo riguardo agli investimenti per le infrastrutture (il Pacchetto per le Infrastrutture della Svezia Occidentale). Questo ha compreso una connessione ferroviaria con un tunnel sotto Göteborg che collega un percorso radiale. Consentirà un pendolarismo più efficiente su rotaia e creerà una connettività regionale. Tra le numerose iniziative, il pacchetto include banchine più lunghe in tutte le stazioni che consentiranno una più elevata capacità e infrastrutture ferroviarie più lunghe. Linee di bus sono state aggiunte su alcune autostrade di rilievo a Göteborg, dando ai pendolari non solo un viaggio più veloce, ma anche tempi di spostamento prevedibili poiché i bus non rimangono bloccati nel

traffico. Con l'intento di accrescere l'efficienza per i pendolari che vivono molto oltre le stazioni ferroviarie o le fermate degli autobus, sono stati costituiti dei nuovi siti per il Park&Ride.

Parte del finanziamento del Pacchetto dell'infrastrutture della Svezia Occidentale deriva dalla tassa sulla congestione stradale. Questo incoraggerà i pendolari a ridurre l'uso dell'automobile e facilitare così modalità di spostamento sostenibili. Il pacchetto delle infrastrutture è una strategia che potrebbe cambiare le preferenze nella mobilità, ma è necessaria un'ulteriore strategia: abitazioni e luoghi di lavoro che hanno un agevole accesso al trasporto pubblico, o a disposizione di chi si sposta a piedi o in bici.

Contributi per altri progetti

I modelli di trasporto si concentrano sulla ricerca dell'equilibrio tra offerta e domanda, della disponibilità di strade e ferrovie. La congestione stradale può essere anche risolta con un aumento della disponibilità di strade oppure come nel caso di Göteborg, con un modello di tariffazione che riduce la domanda. Ispirata da SMART MR la Regione di Göteborg ha cominciato a fare una serie di indagini sulle esigenze della mobilità e le motivazioni dietro queste, conducendo una Analisi Regionale. Lo studio di SMART MR Densità sostenibile nelle Comunità di Stazione (RG 2017) ha rilevato che aumentando la densità di alloggi e luoghi di lavoro in

un'area di stazione, è possibile calcolare il numero di abitanti e lavoratori entro il chilometro di una stazione che ha accesso regionale. L'analisi regionale ha evidenziato quanto grande è il potenziale degli abitanti e dei lavoratori disposti ad utilizzare la ferrovia per recarsi al lavoro. Inoltre l'analisi ha evidenziato la capacità potenziale che una area di stazione possiede rispetto a nuovi alloggi e luoghi di lavoro, se si seguissero le raccomandazioni dello studio. Sono stati condotti studi successivi per definire un potenziale della ciclabilità come mezzo per recarsi al lavoro. I risultati sono inseriti nel Piano Regionale di Ciclabilità (RG2020), collegamenti nelle aree di stazioni con percorsi ciclabili regionali.

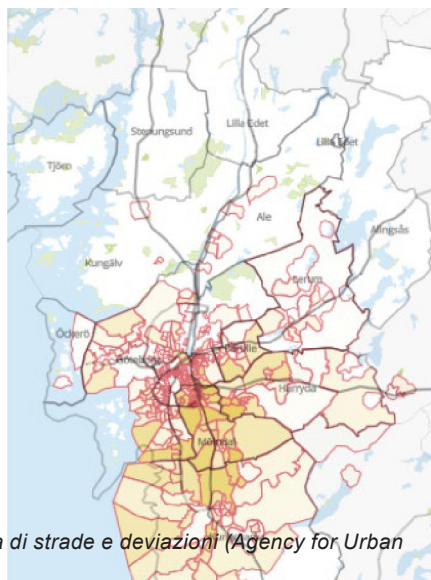
La Municipalità di Kungälv ha utilizzato lo studio Densità Sostenibile nelle Comunità di stazione per sviluppare un masterplan per l'area di stazione di Ytterby. Lo studio ha utilizzato Ytterby come esempio, evidenziando il potenziale incremento che potrebbe avere una densità sostenibile. Il Masterplan potrebbe accrescere lo sviluppo significativamente rispetto ad un approccio di pianificazione tradizionale.

La Regione di Göteborg sta sviluppando il concetto di area di stazione nel progetto SMART MR così come in altri studi, di rilievo è il progetto Comunità di Stazione Urbana. Questo progetto ha selezionato e attuato idee del progetto SMART MR in progetti locali nella Regione di Göteborg.

Uno studio dal titolo Guida pratica per l'attuazione del concetto di area di stazione è stato scritto con l'intento di essere un'attività aggiuntiva nel progetto SMART MR. Il concetto di Area di Stazione combina lo sviluppo delle due prospettive delle aree di stazione, i concetti Low Carbon District (Helsinki) e il Liveability Oriented Area Development (Regione di Göteborg) per creare linee guida congiunte per lo sviluppo di aree di stazioni. Lo studio ha altresì testato il concetto nell'area di stazione di Grosuplje, vicino Lubiana. Queste linee guida saranno anche diffuse ai partner locali e agli stakeholder nella Regione di Göteborg.



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



L'Action Plan della Regione di Göteborg

L'action plan per la Regione di Göteborg è stato progettato per influenzare il piano "Crescita sostenibile, obiettivi e strategie concentrati su struttura regionale" e specificamente la sezione definita Illustrazione Strutturale, seguendo questa direzione include una raccomandazione per la densità sostenibile nelle aree di stazione. La struttura della governance regionale nella Regione di Göteborg formula alcuni cambiamenti durante i round di consultazione regionale. Come spiegato nella Newsletter n. 8, questo non è stato attuato come nelle intenzioni. Al contrario l'action plan di SMART MR ha incluso nel budget annuale come focale per il 2020, lo sviluppo dell'Illustrazione strutturale con riguardo alle comunità di stazione.



Illustrazione Strutturale.Environment)

Per Kristersson

Il Progetto SMART MR nell'Area Metropolitana di Helsinki

L'area metropolitana di Helsinki sta crescendo rapidamente. Così come la struttura urbana si densifica, la necessità di mobilità aumenta, ma lo spazio disponibile per il traffico non si espande. Al contrario – la competizione per l'uso del suolo aumenta. Il nostro intento è di creare aree urbane vivibili con più abitanti e attività commerciali, attraverso la densificazione della struttura urbana, questo sviluppo necessita un sistema di trasporto efficiente, in grado di far muovere più gente e beni possibili in minor spazio, sostenibilmente.

Tutte le città nell'area metropolitana di Helsinki si sono impegnate ad essere climaticamente neutre entro il 2030 o 2035, in realtà un obiettivo ambizioso, mette pressione ai pianificatori per trovare nuove e concrete misure nella pianificazione urbana per rendere sostenibile la realtà dell'area metropolitana. Il riscaldamento globale sta avvenendo ora, e le misure per la sua mitigazione e adattamento non possono aspettare domani. SMART MR sostiene le autorità locali e regionali nel migliorare le policy di pianificazione integrata per fornire misure sostenibili per il compimento della resilienza low carbon delle aree metropolitane.

Lo scambio di esperienze locali e interregionali crea una comprensione condivisa delle sfide della mobilità

La Regione di Helsinki ha contribuito alla condivisione della conoscenza con buone pratiche, come l'HLJ2015 – processo di pianificazione integrata sull'uso del suolo, strategia abitativa, pianificazione del sistema di trasporto. Attraverso la combinazione di questi processi di pianificazione, possiamo guidare la governance degli investimenti finanziari nelle nuove aree urbane e nelle aree densificate, sviluppate con collegamenti di trasporto pubblico migliorati e più efficienti servizi locali. L'intento è di fornire aree urbane attraenti con soluzioni abitative diversificate per evitare l'espansione urbana scomposta nei sobborghi dell'area metropolitana. Un processo sistematico e determinato di pianificazione congiunta può garantire uno sviluppo bilanciato e sostenibile

della regione. Un processo di partecipazione multi-livello con tutte le municipalità della regione, assicura che essi siano impegnati nei principali progetti sul trasporto e sull'uso del suolo, anche finanziariamente. Le aree metropolitane stanno affrontando sfide simili e con i workshop di SMART MR è stata acquisita una conoscenza di valore, la condivisione di buone pratiche, viaggi studio, inventory per risolvere alcuni temi affrontati nell'area metropolitana di Helsinki quali:

- come regolamentare i servizi di sharing economy, come parte del sistema del trasporto pubblico;
- come sviluppare piani per la logistica regionale e locale, le strategie, ed assicurare le competenze necessarie sul trasporto nella logistica tra autorità locali e regionali;
- come attuare il principio di ridisegno dello spazio pubblico a favore delle aree pedonali delle piste ciclabili e del trasporto pubblico.

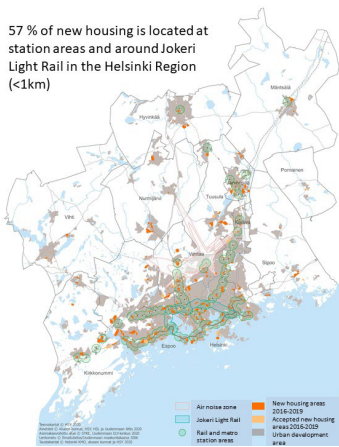
Azioni locali per creare un network di comunità di stazioni Low Carbon

Dal 2018, la HSY ha lavorato in collaborazione con le città dell'area, con altri attori regionali e nazionali, così come con i partner internazionali di SMART MR per creare un concetto di Distretto Low Carbon per sviluppare aree di stazioni. Inoltre, i principi per lo Sviluppo Orientato alla Vivibilità sono stati disseminati attraverso la regione. Il progetto ha contribuito attraverso il rafforzamento di network regionali e locali, la conoscenza condivisa tra le città, a realizzare un impegno verso un obiettivo condiviso, per dare priorità alle aree di stazione come punti di partenza per lo sviluppo di aree low carbon e replicarle in altre aree, per aree metropolitane sostenibili.

*Le aree di stazione sono sviluppate come nodi di mobilità sostenibile e aree residenziali e lavorative in crescita.
Foto: Lassi Sarlos, HSY*



La necessità di sviluppare snodi urbani è un argomento contingente nell'area metropolitana di Helsinki. Recentemente è stato realizzato il Piano sull'uso del suolo, di Helsinki-Uusimaa 2050 che guida la pianificazione territoriale della regione concentrandosi sulle



Lo sviluppo di nuovi alloggi nelle aree di stazione nella regione di Helsinki.

aree accessibili per i trasporti pubblici, privilegiando il trasporto su rotaia. Numerosi progetti ferroviari sono stati pianificati sia per l'immediato futuro che a lungo termine. Inoltre sono state realizzati numerosi collegamenti ferroviari, come il Ring Rail e la Western Metroline. Sono state altresì identificate sinergie per combinare le prospettive di sviluppo delle aree di stazioni per realizzare linee guida congiunte per lo sviluppo di aree di stazioni, redatte in collaborazione con i partner di Göteborg e Lubiana. Queste linee guida saranno disseminate ai pianificatori e stakeholder a livello locale. La collaborazione pubblica su piani amministrativi diversi e su vari settori non è solamente necessaria, ma anche una nuova possibilità per una collaborazione pubblico-privato.

Come parte dell'action plan di SMART MR, il progetto SMART STATION ha mappato i bisogni ed il potenziale dei servizi low carbon nelle aree di stazione, ha condotto un'analisi sul campo riguardo agli operatori commerciali low carbon. Le aree di stazione dovrebbero essere sviluppate e promosse come piattaforme pilota per nuove soluzioni che possono contribuire ad una vita quotidiana low carbon, agevolando la catena degli spostamenti e realizzare soluzioni possibili per economie circolari e condivise.

Aino Hatakka

Principali benefici del Progetto SMART MR per la Regione Urbana di Budapest

Così come SMART MR ha fatto da guida in numerose aree nel campo dell'economia low carbon, nel trasporto regionale e locale, alla stessa maniera lo ha fatto per temi sull'uso del suolo e dei trasporti, per il BKK (Centro per il Trasporto di Budapest) in rappresentanza della Regione Urbana di Budapest., molteplici sono stati i benefici offerti dal progetto. Uno dei principali obiettivi della Regione Urbana di Budapest è di migliorare la cooperazione regionale tra il livello locale e quello statale/regionale.

L'organizzazione del Trasporto in Ungheria attualmente è gestita su due principali livelli: le municipalità, responsabili per il trasporto locale, lo Stato per l'ambito regionale ed il trasporto sulla lunga distanza (il Ministero dell'Innovazione e la Tecnologia); non esiste un livello regionale. In gran parte, le problematiche del trasporto e della sanità della capitale ungherese hanno origine nell'area metropolitana esterna alla città. Per risolvere le tematiche legate al trasporto e creare un ambiente vivibile è di grande importanza avere una collaborazione stretta tra la città e l'area metropolitana. A questo riguardo il BKK ha definito due azioni nel proprio Action Plan: una è il miglioramento della cooperazione istituzionale regionale, l'altra è di espandere il processo di creazione di strategie eseguito a livello region-

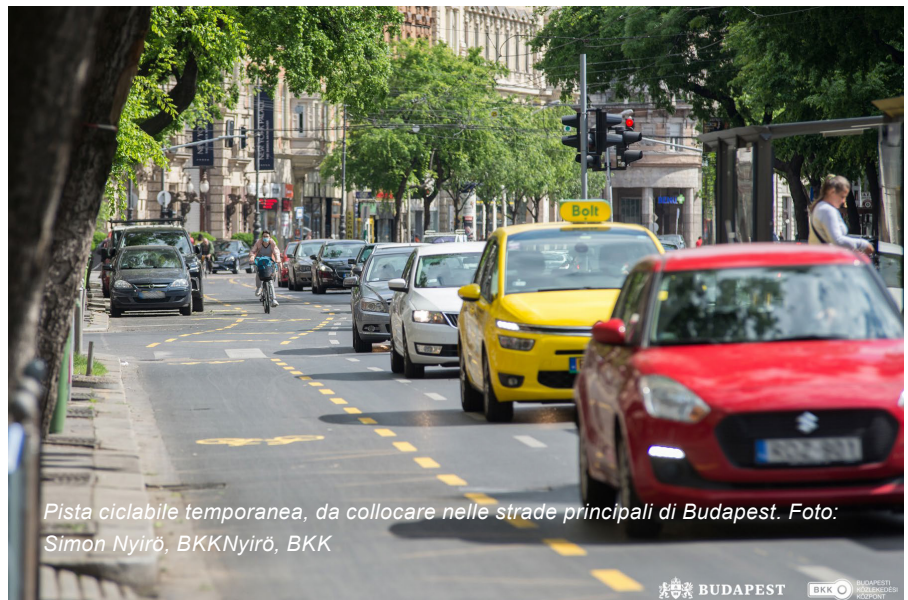
ale. Cambiamenti positivi hanno avuto inizio nel 2018, quando la struttura della governance è leggermente cambiata in Ungheria. È stata costituita una nuova Segreteria di Stato per lo Sviluppo di Budapest ed il suo agglomerato. L'intento di questa nuova istituzione è di coordinare lo sviluppo nazionale nella capitale ungherese e nel suo hinterland. A seguito di questo cambiamento, sono cominciate fitte negoziazioni tra il nuovo segretariato di stato ed il Sindaco di Budapest. Come risultato, è stato costituito un nuovo consiglio (FKT, Consiglio per gli Investimenti Pubblici di Budapest), nel Novembre 2018 delineando una stretta collaborazione sui progetti di sviluppo tra la Municipalità di Budapest ed il Governo. Lo Stato ha costituito un nuovo ente il BFK – Centro per lo Sviluppo di Budapest, per gestire lo sviluppo dei progetti selezionati dal FKT per quanto riguarda l'ambito statale. Per la parte dell'amministrazione cittadina, il BKK è coinvolto nello sviluppo del trasporto. Un gruppo di lavoro composto da funzionari del governo locale prepara gli incontri del FKT.

Gli argomenti di sviluppo locale e nazionale vengono proposti da entrambe le parti. I due principali stakeholder politici del FKT sono la Municipalità di Budapest e lo Stato, (incluso il Ministero dell'Innovazione e della Tecnologia - con competenza nei trasporti) e l'Ufficio del Primo Ministro (ospitando la Segre-



La cooperazione regionale dovrebbe essere ampliata anche oltre. Foto: Simon Nyirő, BKK

teria di Stato per lo Sviluppo). I due più importanti stakeholder professionisti del settore sono il BKK – Centro per il Trasporto di Budapest a livello locale ed il Centro per lo Sviluppo di Budapest a livello nazionale. Questi due enti si incontrano regolarmente per discutere argomenti specifici riguardo il trasporto, il che è un grande risultato paragonato alla situazione precedente. Un altro argomento principale di SMART MR per il BKK è stata l'importanza delle consultazioni pubbliche. Il governo cittadino da poco eletto (il Consiglio, il Sindaco, gli Assessori etc.) hanno fissato priorità che differiscono notevolmente da quelle dell'amministrazione precedente. È stata messa grande enfasi sulla partecipazione pubblica, le consultazioni ed i dibattiti in generale, aumentando così l'importanza delle consultazioni pubbliche rispetto agli anni precedenti. Precedentemente, le uniche consultazioni che sono state effettuate sono state rese obbligatorie dalla legislazione, con l'eccezione del nostro SUMP (BMT), con il quale è stato raggiunto un vasto pubblico ed un coinvolgimento istituzionale. Recentemente, una minor scala di concetti ed investimenti è stata resa disponibile per consultazioni pubbliche in vari forum, e l'intento è di continuare con questa nuova misura per coinvolgere maggiormente il pubblico nel processo decisionale. Un esempio in proposito sono le misure prese durante



Pista ciclabile temporanea, da collocare nelle strade principali di Budapest. Foto: Simon Nyiró, BKKNyiró, BKK

la pandemia; sono state tracciate corsie ciclabili temporanee, per via del traffico diminuito a causa del lockdown. Dopo la fine delle vacanze scolastiche e la situazione della pandemia attenuata ad inizio Settembre, una consultazione pubblica è stata proposta su ciò che la gente pensasse sul futuro di queste piste ciclabili temporanee. Dopo, sono state effettuate modifiche sulla base dei contributi dei cittadini. La sharing economy è stato un altro esempio nel quale il BKK ha tratto benefici da SMART MR. All'inizio del progetto, l'espressione "sharing economy" non era comunemente conosciuta né dal pubblico né tra gli esperti del trasporto. Molte forme di

"sharing" si sono evolute da allora, una coppia di loro nei trasporti. Il car sharing ed il bike sharing sono diventate delle modalità di trasporto comuni oggi giorno ed il BKK le considera non strane forme di mobilità, ma parte integrante del sistema di trasporto. Attualmente, la Città di Budapest ed il BKK stanno pensando a nuove possibilità e stanno negoziando come integrare queste modalità ulteriormente all'interno del trasporto cittadino. Altre sfide che si stanno affrontando, stanno dando la possibilità di regolare diverse forme di servizi condivisi, come lo sharing dei motorini e degli scooter.

Balázs Fejes



Punto di mobilità per servizi di mobilità condivisa a Budapest. Foto: Simon Nyiró, BKK

Il Processo partecipativo nella preparazione del SUMP della Città Metropolitana di Roma Capitale

La partecipazione è una parte essenziale del processo di pianificazione perché essa riduce il gap tra diverse prospettive, modella soluzioni soddisfacenti per tutti i gruppi sociali, promuove l'informazione dei partecipanti sulle decisioni che li riguardano. L'importanza di questo argomento è stata confermata dalla decisione di dare inizio al Progetto SMART MR con un workshop sulla pianificazione partecipativa che ci ha consentito di beneficiare delle buone pratiche apprese dai partner europei che hanno attuato il processo partecipativo nei loro strumenti di pianificazione, e che ci ha aiutato ad adottarli nel nostro Piano di Mobilità Urbana sostenibile.

Il SUMP è uno degli strumenti disponibili più efficaci nella pianificazione medio-lunga delle aree metropolitane, per definire le strategie di sviluppo, contribuire alla transizione verso modelli di mobilità a basse emissioni (gas serra, inquinanti, rumore) migliorando la qualità della vita dei propri cittadini, riducendo le diseconomie causate dall'inefficienza dell'attuale sistema di trasporto, e attraverso la trasformazione delle aree metropolitane più resilienti. Il fatto che il processo partecipativo dovrebbe essere applicato allo sviluppo del SUMP è stato già confermato dalle nuove Linee guida europee per lo sviluppo e l'implementazione di un SUMP, così come le linee guida nazionali per i SUMP approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano.

Le azioni da inserire nel SUMP della Città Metropolitana di Roma Capitale saranno sviluppate cominciando dal quadro strategico basato sul minimo di macro-obiettivi forniti dalle linee guida ministeriali, alle quali sono stati associati uno o più indicatori di misurazione e obiettivi prestabiliti. Cominciando dai macro-obiettivi, sono state identificate quattro macro-dimensioni di sostenibilità:

1. Accessibilità – accedere e circolare agevolmente in un'area, accedere ai suoi spazi, funzioni e servizi;



Il processo partecipativo nel SUMP, Ottobre 2019. Foto: Città Metropolitana di Roma Capitale

2. Vivibilità - vivere in un'area piacevole, sicura, sana, assicurando un sistema di mobilità con spazi liberi dal traffico dei veicoli, con un basso tasso di incidenti, un basso livello di rumore, un basso livello di inquinanti atmosferici dannosi per la salute;
3. Sostenibilità ambientale – minimizzare l'impatto negativo della mobilità sulle risorse naturali e l'ambiente, promuovendo un sistema di mobilità con bassi livelli di emissioni di gas serra, consumo del suolo, e produzione di rifiuti;
4. Sostenibilità economica – riduzione dei costi per i cittadini per la mobilità pubblica e privata, aumentando l'efficienza nella gestione della mobilità sostenibile e la sostenibilità degli investimenti

Un ulteriore pilastro della sostenibilità ampiamente diffusa è stato aggiunto a queste dimensioni, poiché è stato considerato che l'Area Metropolitana di Roma soffre di un certo squilibrio principalmente dovuto al ruolo centripeto della capitale che penalizza fortemente le diffuse relazioni trasversali tra le municipalità metropolitane. La selezione degli stakeholder è uno dei più delicati aspetti del processo, perché trovare il giusto equilibrio tra il non avere un eccessivo numero di stakeholder che rappresentano interessi, e la ponderazione dei livelli di rappresentanza non è un'operazione facile, specialmente in realtà molto complesse come la Città Metropolitana di Roma.

Nella prima fase, le pubbliche amministrazioni responsabili della pianificazione della mobilità urbana sostenibile sono coinvolte in un processo partecipativo che è stato strutturato in tre stadi successivi:

1. Il primo ciclo di incontri per presentare e discutere il processo di

costruzione del SUMP. Durante gli incontri, sono stati illustrati le linee guida ed i risultati dell'analisi territoriale, successivamente sono stati proposti gli obiettivi generali e specifici che costituiscono l'orientamento strategico.

2. Un sondaggio on line per definire la priorità degli obiettivi e raccogliere questioni critiche, proposte e suggerimenti dai territori in maniera strutturata.
3. Un ciclo finale d'incontri locali per la presentazione e la valutazione dei risultati del sondaggio on line, la discussione sulle principali strategie operative e i principali concetti del piano.

La fase di abbozzo del Piano sta per cominciare, e gli stakeholder che lo seguono stanno per dare il loro contributo oltre a quelli che già hanno offerto dall'inizio:

- Associazioni, in particolare quelle che rappresentano i cittadini (per esempio i comitati di quartiere), attività produttive (organizzazioni sindacali e rappresentanti delle aziende e dei lavoratori) altri settori trasversali di vita collettiva (associazioni culturali, di consumatori e ambientaliste);
- Trasporti, per esempio le società di trasporti (LPT, gestione delle infrastrutture), rappresentanti degli utenti (comitati di pendolari) e altri gruppi di pressione (pedoni, ciclisti, associazione dei motociclisti).

Naturalmente tale processo non intende escludere la più estesa comunità dei cittadini e stakeholder, che saranno parte attiva del processo partecipativo nell'attuale fase di sviluppo del SUMP.

Gianluca Luciani, Annabella Bucci, Renzo Liburdi

L'Action Plan di Porto aiuta a rivoluzionare il sistema intermodale delle tariffe

L'Action plan dell'Area Metropolitana di Porto (AMP) contiene due principali attività: la prima, sviluppare un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile per la regione metropolitana, la seconda, una semplificazione e riduzione della tariffazione del trasporto pubblico.

Come il partenariato di SMART MR raccomanda nella Guida: Trasformare le Regioni Metropolitane Europee, l'idea di questa semplificazione e riduzione dei prezzi è stato di attuare misure che producono risultati positivi a breve scadenza.

Cominciando ad Aprile 2019, l'AMP ha ridotto i prezzi del trasporto pubblico, che ha portato, secondo noi, ad una rivoluzione nel sistema intermodale di tariffazione, coinvolgendo tutti gli operatori del trasporto pubblico con servizi nella area metropolitana di Porto: autobus, trasporto ferroviario leggero e pesante. Questa rivoluzione può essere spiegata essenzialmente in tre fasi:

1 – ESTENSIONE – Il trasporto pubblico intermodale è esteso all'intero territorio dell'area metropolitana, 2.040 km quadrati (un aumento di circa il 57%) e alla grande maggioranza degli operatori del trasporto (20 operatori).

2 – SEMPLIFICAZIONE – Un pass del trasporto pubblico metropolitano (per l'intera area metropolitana) e un pass municipale (per un'unica municipalità) al posto di pass multipli. Infatti, il sistema di bigliettazione era considerato molto complicato e confondente, non solo perché il sistema di bigliettazione riguardava più di cento zone, ma anche perché la maggioranza degli operatori non era sul sistema intermodale ed il sistema di bigliettazione era basato sulla distanza percorsa. Questo significava, per esempio, che un abbonamento mensile, un pass, non importa se fosse intermodale o di un solo operatore, poteva essere solamente usato per una singola area generale. Questo è risultato nella maggioranza dei viaggiatori che usava il trasporto pubblico per solamente una delle loro numerose necessità di viag-

gio, e talvolta avrebbero avuto bisogno di più di un abbonamento per andare, per esempio, al lavoro.

3 – RIDUZIONE DEL PREZZO DEL TRASPORTO – Tutti i passeggeri abituali del trasporto pubblico hanno più possibilità disponibili ad un basso costo. L'abbonamento metropolitano costa 40 Euro ed il pass municipale costa 30 Euro. Queste tre fasi contribuiscono a:

Per l'autorità dei trasporti:

- Migliore monitoraggio e controllo rispetto alla situazione precedente con una modalità singola di tariffazione.
- Coordinamento migliorato
- Informazioni disponibili

Per gli operatori:

- Un sistema più avanzato e nessuna preoccupazione per il network di vendita

Per i passeggeri:

- Un uso integrato di diverse modalità di trasporto (azione in corso) che i cittadini possono usare per i loro diversi bisogni di spostamento ad un prezzo accessibile.

I risultati positivi a breve termine sono stati abbastanza rilevanti in quanto essi hanno accresciuto il numero degli utenti del trasporto pubblico, ma di questo abbiamo già scritto nella newsletter precedente. Ma quando tutto stava andando così bene, una sfida più grande ha richiesto che noi adattassimo il nostro obiettivo.

Il confinamento per il COVID 19

IL 18 Marzo 2020, in Portogallo, è stato decretato uno stato di emergenza nazionale, causato dalla pandemia da COVID 19. La conseguenza è stata una nuova legislazione che ha rafforzato numerose restrizioni nell'esercizio di certe attività, della mobilità dei cittadini, e ha autorizzato l'adozione di misure che erano adeguate e necessarie a limitare la circolazione di mezzi di trasporto collettivi per preservare la salute pubblica.

La nostra reazione è stata quella di usare i finanziamenti ricevuti dal Programma di Riduzione delle Tariffe per aiutare a sostenere l'offerta di servizi da parte degli operatori del trasporto, finanziandoli secondo lo storico dei dati.

Imporre minimi servizi essenziali

Con la lenta riapertura delle attività c'è stato un graduale aumento della richiesta. Questo comunque non ha generato abbastanza entrate per rimpiazzare i servizi che supportano livelli in linea con la pressante domanda generata dalla ripresa delle attività. Questi servizi inoltre consentono di salvaguardare la salute pubblica, specialmente attraverso una più ampia offerta di orari, ma soprattutto, attraverso il rafforzamento dell'offerta durante gli orari di punta, ossia nella mattina.

Così l'AMP ha pensato di imporre un minimo di servizi nei trasporti, a partire da Luglio 2020, consentendo l'adozione di rapide modifiche al network, per essere adattato alla straordinarietà e transitorietà di questo periodo che stiamo vivendo, e assicurando l'esistenza di trasporti essenziali per i passeggeri.

Oggi più che mai, abbiamo bisogno di avere la capacità di gestire il sistema di trasporto pubblico per essere rapidamente adattato alle nuove situazioni, il cambiamento delle necessità di spostamento – cambiamenti negli orari delle scuole e delle attività lavorative, parte del territorio confinato, scuole o fabbriche in lavoro da remoto o con contratti di lavoro sospesi, coprifuoco – ciò prescrive che non si può più avere un piano della rete, senza avere la possibilità di apportare correttivi.

Questo è davvero un obiettivo molto grande da raggiungere per l'Area Metropolitana di Porto, ma è probabilmente la miglior possibilità di porre il trasporto pubblico come cuore della mobilità urbana.

Carmo Tovar, Divisione Pianificazione e Management della Mobilità, Area Metropolitana di Porto

I risultati positivi di SMART MR nell'Area Metropolitana di Barcellona

L'Area Metropolitana di Barcellona (AMB) è un'amministrazione locale a livello sovra-municipale che attivamente promuove la mobilità sostenibile. Fa ciò attraverso lo sviluppo di nuovi servizi di mobilità, policy di trasporto, e altri importanti iniziative nelle sue 36 municipalità, fornendo salutarie condizioni di vita per gli abitanti. In più, l'AMB partecipa a numerosi progetti ed eventi europei con per fare tesoro delle esperienze di successo apprese in Europa e migliorare così il proprio contesto metropolitano. Nel fare ciò, essa rafforza le competenze che l'AMB, in campo di mobilità sostenibile.

Il trasporto nella regione dell'AMB causa una significativa congestione, così come una elevata quantità di emissioni di gas serra, ponendo enormi sfide alle autorità locali e regionali. Per aiutare a guidare queste sfide, l'AMB ha preso parte al progetto SMART MR attraverso il quale è stata in grado di acquisire una conoscenza di prima mano su tematiche chiave sulla mobilità dalle altre regioni europee. Questo è stato raggiunto con un iniziale scambio, avuto luogo all'interno della cornice SMART MR tra il 2015 ed il 2018.

Questo scambio ha fortemente ispirato un processo di pianificazione di mobilità interna nell'AMB, specialmente durante l'elaborazione del Piano metropolitano di mobilità urbana (PMMU), che è stato inizialmente approvato il 26 Marzo 2019.

Il PMMU incorpora molti degli elementi centrali trattati nel progetto SMART MR, inclusi gli aspetti più rilevanti della pianificazione della mobilità, la considerazione centrale della partecipazione nella pianificazione del trasporto, l'approccio della logistica volta alla decarbonizzazione, la definizione di aree low carbon, e la regolamentazione adeguata ai servizi di mobilità condivisa. Per tanto, SMART MR ha avuto una grande influenza sulle politiche di pianificazione della mobilità così come sul processo di validazione delle politiche di mobilità esistenti, impiegate dall'AMB.

Inoltre, è diventato sempre più chiaro all'AMB che c'è un forte bisogno di essere più esigenti per ottenere i nostri risultati sulle politiche della mobilità

per migliorare le condizioni di vita nel nostro spazio pubblico attraverso, il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione del rumore.

SMART MR ha inoltre evidenziato che come pubblica amministrazione, dobbiamo continuare ad assicurare che tali attività siano promosse ed implementate in ognuna delle 36 municipalità metropolitane.

Una di queste attività è la tangenziale di Barcellona, il Ring Road LEZ www.zbe.barcelona, la prima forma di restrizione del traffico, ai veicoli più inquinanti nel nostro territorio, nata come policy coordinata tra 5 municipalità. Da Gennaio 2020, il Ring Road LEZ di Barcellona limita la circolazione nell'area interna della città durante i giorni feriali, dalle 7 alle 20, ai veicoli sprovvisti di bollino ambientale. Ci sono piani in corso per estendere le limitazioni del Ring Road LEZ per raggiungere, più ambiziosi obiettivi e creare le basi per la transizione ad una Zona ad Emissioni Ultra-Basse. Questa politica di limitazione dei veicoli è stata largamente sviluppata attraverso il quadro di SMART MR per raggiungere gli obiettivi del Programma Interreg Europe, con un particolare focus

sull'obiettivo della decarbonizzazione del trasporto e della mobilità.

La strategia di sviluppo di un ambiente adeguato alla modalità di trasporto leggero è stata considerata prioritaria all'interno della cornice del progetto SMART MR. In linea con questa strategia, l'AMB ha lanciato un servizio di bike sharing chiamato e-bicibox www.bicibox.cat, per la promozione dell'uso delle biciclette una modalità di trasporto pulita e sostenibile. Il servizio metropolitano e-bicibox è un altro servizio legato a SMART MR che intende accrescere e migliorare lo spazio pubblico dedicato a pedoni e ciclisti. Inoltre, SMART MR si propone di semplificare gli spostamenti multimodali rendendo disponibile una varietà di soluzioni per i cittadini. Per questo, l'integrazione di nuove tecnologie nella gestione della mobilità urbana è stata adottata dall'AMB come principio centrale, che consenta di realizzare tutti i suoi servizi di mobilità e la loro gestione in una maniera più integrata possibile.

Un esempio di questo contributo nelle attività dell'AMB è la Piattaforma di Parcheggio metropolitano, che rappresenta l'integrazione di nuove tecnologie nella gestione delle aree di parcheggio regolate. Creando un'unica app pubblica per smartphone (AMB Aparcament) che consente di gestire e pagare il parcheggio in dieci diverse municipalità dell'area metropolitana, le aree di parcheggio non regolato sono in declino, si riducono gli spazi di parcheggio gratis e si mette pressione sull'uso privato dell'auto. In aggiunta, la regolamentazione delle condizioni delle aree di parcheggio regolate sono state rese omogenee, creando servizi municipali più semplici per gli utenti. In breve, abbiamo sperimentato un processo di consolidamento delle policy nell'AMB in anni recenti, per promuovere la mobilità urbana sostenibile intermodale e le misure di adattamento, con effetto mitigante, tutti questi elementi fortemente e chiaramente allineati agli elementi centrali affrontati da SMART MR.



Tangenziale, zona a basse emissioni di Barcellona. Foto: Robert Ramos



Il nuovo e-Bicibox. Foto: Robert Ramos



Tangenziale della zona a basse emissioni di Barcellona, ultima campagna di comunicazione.

Ruth Lamas Borraz, Viveca Danielson

Guida pratica sul concetto di Area di Stazione ed Attuazione

Introduzione

La pianificazione della mobilità dipende fortemente dalla pianificazione dell'uso del suolo e dagli insediamenti. Per raggiungere uno sviluppo sostenibile a livello regionale che riduca il bisogno di auto private, un insediamento deve essere collegato a corridoi di trasporto pubblico esistenti. In SMART MR l'argomento dello sviluppo di nodi di trasporto e il loro circondario è stato trattato nel quarto workshop a Göteborg, nel Dicembre 2017, affrontando lo sviluppo di aree di stazioni urbane come un esempio di densificazione di insediamenti e servizi. La Regione di Göteborg ha usato il caso di Ytterby per sviluppare uno studio sulla densificazione che ha integrato il concetto di Sviluppo Orientato al Transito con il principio di densità sostenibile, come proposto dalle prescrizioni del Programma UN-Habitat. La metodologia affronta la mobilità e l'uso del suolo di particolari aree e le combina nelle attuali aree di stazione, come nodi in una struttura di sviluppo spaziale policentrico. In aggiunta a ciò, le aree di stazione non sono solo densificate, ma come proposto nel quarto workshop di Helsinki (Aprile 2018), devono essere sviluppate per fornire il massimo di vivibilità. Alla luce della mitigazione e l'adattamento dei cambiamenti climatici, le modalità sostenibili di trasporto e densità sono, non solo fattori unici ma anche principi di uno sviluppo low carbon (discusso nel quinto workshop di Helsinki) che andrebbero enfatizzati. A questo riguardo la Regione di Göteborg ha sviluppato un concetto Sviluppo di Area orientato alla vivibilità (LOAD), che affronta la vivibilità delle aree di stazione, mentre l'Autorità dei servizi ambientali della Regione di Helsinki ha sviluppato il concetto di Distretto Low Carbon (LCD) che è focalizzato su quattro ambiti principali (uso del suolo, abitazioni, vivere, commercio-servizi-mobilità) e li affronta attraverso aspetti principali (mitigazione dei cambiamenti climatici, resilienza, economia circolare, sostenibilità sociale e salute). Per raggiungere il massimo dei risultati dai concetti LOAD e LCD, abbiamo deciso di unirli in un concetto di sviluppo singolo: il Concetto di Area di Stazione (SAC). Con il supporto

finanziario del programma Interreg Europe i partner di Göteborg, Helsinki e Lubiana hanno ulteriormente sviluppato i concetti LOAD e LCD e li hanno interconnessi nel concetto congiunto di Area di Stazione, nella forma di linee guida che altre regioni metropolitane potrebbero usare per rendere le proprie regioni più sostenibili.

Il senso di urgenza

Le Regioni Metropolitane affrontano numerose sfide ed i cambiamenti climatici sembrano essere ciò che profondamente trasformerà il nostro modo di vivere, quindi la pianificazione della mobilità; e negli effetti trasformerà la maniera in cui le regioni metropolitane operano e si sviluppano in generale. La mitigazione dei cambiamenti climatici necessita una migliorata comprensione di tutte le conseguenze che esso porta, uno spostamento verso uno stile di vita rispettoso del clima, più forte impegno per gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂, e alla fase finale, l'adattamento ai cambiamenti climatici attraverso un cambiamento dei comportamenti verso modelli di sviluppo sostenibile. Il cambiamento climatico per lungo tempo è stato sottovalutato. C'è una mancanza di infrastrutture di promozione della mobilità sostenibile a causa della priorità che a lungo è stata data alla mobilità del trasporto individuale. Una deviazione verso soluzioni più sostenibili è necessaria, sostenuta da nuovi modelli di uso del suolo e una pianificazione integrale. Nell'accrescimento urbanistico, una struttura policentrica degli insediamenti potrebbe ridurre il bisogno di mobilità e rendere prioritario lo sviluppo locale. Densificando le aree di stazione, con aree per abitazioni e attività commerciali, e creando un ambiente urbano di alta qualità, le aree di stazione potrebbero diventare la colonna vertebrale del policentrismo a livello di regione metropolitana contribuendo ad una maggiore vivibilità in queste aree. Si garantiscono condizioni di vita attraenti, un'elevata qualità della vita, un uso del territorio misto, servizi pubblici e approvvigionamenti sufficienti, forme di mobilità sostenibile, nelle quali il trasporto su rotaia e la mobilità attiva (pedonale e ciclabile) divengano

la colonna vertebrale della mobilità. Lo sviluppo delle aree di stazione promuove la sostenibilità economica.

Il Concetto di Area di Stazione come Completa Risposta ad una Sfida di Pianificazione

Un'Area di Stazione è definita come quella all'interno e attorno una stazione ferroviaria (o equivalenti nodi di trasporto in un sistema regionale di autolinee), perlopiù usando 500 metri o 1000 metri di zona cuscinetto come agevole approssimazione per l'accessibilità. Le aree di stazione sono riconosciute come priorità di sviluppo per la mobilità, sviluppo urbano, ed il raggiungimento degli obiettivi climatici. Esse sono punti di partenza per l'espansione dell'ambiente urbano da un'area di stazione low carbon ad una regione metropolitana a basse emissioni. Le aree di stazione o gli hub di trasporto pubblico sono elementi chiave per lo sviluppo orientato al transito (TOD). L'intento delle guide del TOD è quello di ridurre l'utilizzo delle auto, la riduzione della congestione del traffico, dell'inquinamento, evitando l'espansione urbana scomposta. Nel contempo, il concetto di TOD intende aumentare l'accessibilità regionale attraverso l'acquisizione aree ben collegate ed accessibili per lo sviluppo di corridoi di trasporto. Il Concetto di Area di Stazione ridefinisce il concetto di TOD, aggiungendo un criterio di densità sostenibile, come definito dalle indicazioni di UN Habitat. Lo scopo della densificazione sostenibile e delle aree densificate è di accrescere la popolazione all'interno un dato spazio, di mantenere una ben definita separazione di uso del suolo che garantisca un'area urbana accessibile, con un ottimale mix di uso del suolo. (Figura 1).

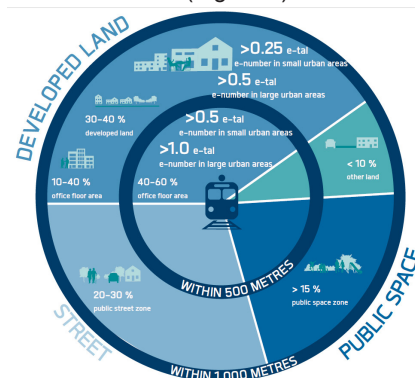


Figura 1: Raccomandazioni per l'uso del suolo (Nordström, Swartz, and Ståhle 2017).

Il concetto del TOD è stato integrato con i principi low carbon, consentendo ai pianificatori di intercettare gli indicatori climatici. Il concetto aiuterà le città a sviluppare aree di stazione low carbon sia in strutture urbane esistenti sia quando se ne pianificano di nuove. Il concetto affronta quattro prospettive sulle aree di stazione low carbon: uso del suolo, alloggi, vivibilità, mobilità, attività commerciali e servizi. In aggiunta ci sono quattro temi trasversali: mitigazione dei cambiamenti climatici, resilienza, economia circolare, sostenibilità sociale e salubrità. L'integrazione tecnologica e la leadership sono stati ritenuti essenziali per la trasformazione. Più di settanta diversi criteri aiuteranno i progettisti a trasformare aree low carbon passo dopo passo. (Figura 2 e 3).

ti, renderà il trasporto ferroviario più attraente, e inoltre ridurrà le necessità di spostamento. Migliorando la varietà dei servizi delle stazioni si renderà la vita quotidiana della gente più facile e incoraggerà la transizione ad una mobilità low carbon. I servizi di trasporto dell'ultimo miglio, i servizi di logistica low carbon e la mobilità come servizio in una stazione contribuiranno alla riduzione delle emissioni. Una vivace area di stazione inoltre renderà la sharing economy possibile. Le economie partecipative e circolari così come i nuovi modelli di possesso, possono essere viste come strumenti per ridurre il consumo. È considerato che il settore pubblico abbia il ruolo chiave nell'incoraggiare e facilitare le aziende a posizionarsi vicino alle stazioni e introdurre

pubbliche. Sviluppare aree di stazione supporta l'economia sostenibile mentre fornisce accesso ad una mobilità low carbon per tutti. Lo sviluppo di aree di stazione è anche uno strumento per mitigare l'impatto negativo della segregazione. In questo modo, la sostenibilità sociale diventa un importante tema nello sviluppo delle aree di stazione orientate alla vivibilità. Se lo sviluppo attivo dei servizi situati nelle stazioni risulta ulteriormente migliorato, il valore aggiunto delle catene degli spostamenti può essere rafforzato, incoraggiando l'uso del trasporto pubblico. Sviluppare le aree di stazione come piccoli snodi per la logistica cittadina può essere utile come parte dell'e-commerce moderno e la sua logistica trattata in una maniera centralizzata che riduce il numero degli spostamenti.

Lo sviluppo dello spazio pubblico e della sicurezza sono considerati delle misure chiave per migliorare le aree di stazione. Riquilibrare lo spazio pubblico, in particolare, è considerato come la misura più centrata per incrementare la sicurezza e l'usabilità delle aree di stazione. Posizionare i servizi centralmente al piano terra delle stazioni e nei dintorni inoltre aumenta le attività sociali e migliora la sicurezza. Come misura minore, incrementare un'illuminazione efficiente e smart migliora i sottopassi ed i percorsi, più in generale consente di aumentare il senso di sicurezza.

Low-Carbon District Concept

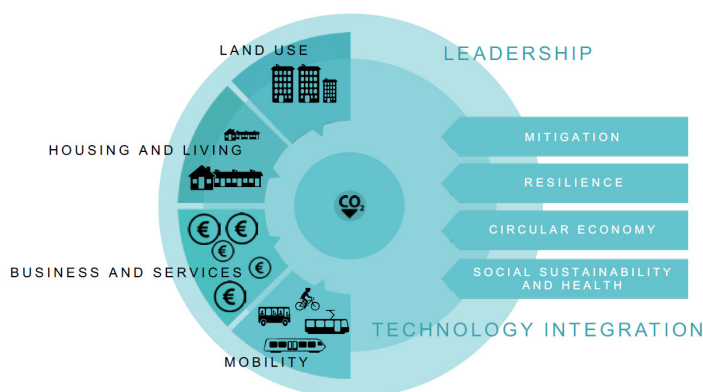


Figura 1: Raccomandazioni per l'uso del suolo (Nordström, Swartz, and Ståhle 2017).

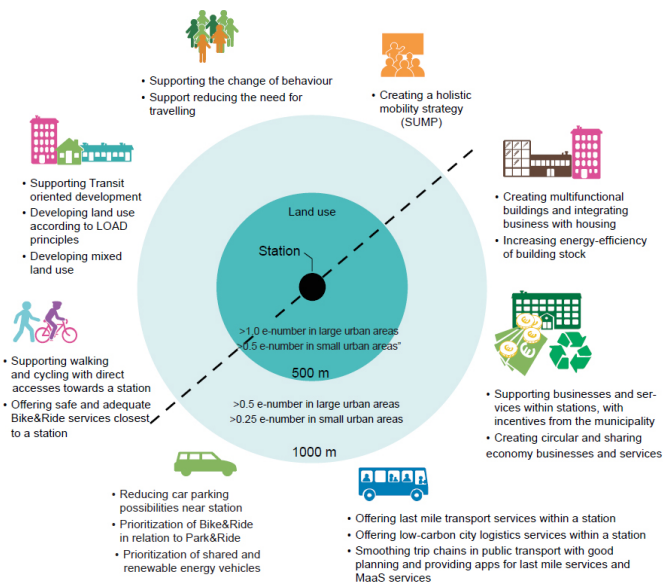


Figura 2: Il toolkit del distretto low carbon per le aree di stazione include i criteri di pianificazione in quattro temi e quattro prospettive trasversali.

Da un punto di vista commerciale operativo, le aree di stazione hanno ampi potenziali non utilizzati come mercati. Migliorando e rafforzando i servizi nelle aree di stazione aumenterà il valore aggiunto delle catene di spostamen-

ti, così nuovi tipi di operazioni commerciali low carbon. Nuovi modelli di operatività commerciali possono sorgere da nuovi tipi di partnership pubblico-privato. Il settore pubblico è altresì coinvolto nell'incoraggiare e facilitare le iniziative

Pianificare fasi nello sviluppo di aree di stazione

Le condizioni possono variare tra le regioni metropolitane, così ogni area di stazione deve essere sviluppata in una maniera unica per affrontare i bisogni particolari di una specifica area. In ogni caso però, le fasi di pianificazione sono universali e possono essere seguite a prescindere dal contesto spaziale di un'area.

Per migliorare la pianificazione di un'area di stazione, abbiamo sviluppato delle linee guida con fasi di pianificazione relative, che combinino vari approcci di pianificazione, dalla ricerca desk alla pianificazione partecipativa. Il punto di partenza del processo è la Guida di SMART MR - Trasformare le Regioni Metropolitane Europee: Mobilità Smart per una migliore vivibilità (2019) che si basa sulle fasi del dr. Kotter del 1996 per un cambiamento trasformativo.

Le fasi della pianificazione sono:

1. Definire una struttura policentrica a livello regionale/nazionale.

In questa fase i pianificatori valutano la struttura territoriale regionale e definiscono le potenziali location dove far sorgere le aree di stazione basandosi su:

- Corridoi di transito con trasporto pubblico sufficiente (adeguata frequenza e sufficiente capacità del trasporto pubblico)
- Fornitura di servizi pubblici e privati
- Un bisogno di aree integrative sulla base della crescita della popolazione (proiezioni demografiche).

2. Analisi delle aree di stazione/regionali e benchmarking.

Un'approfondita analisi è condotta in questa fase, concentrandosi sui principali pilastri dello sviluppo dell'area di stazione (l'uso del suolo, abitazioni, attività commerciali e servizi, fornitura di trasporto). Questo aiuta a definire i fatti di base, i punti di partenza, gli argomenti critici da essere discussi in seguito nel processo partecipativo.

3. Ottenere il sostegno politico per il processo partecipativo.

Prima di iniziare con il processo partecipativo, è necessario acquisire sostegno politico per tale processo, per garantire che i risultati del processo saranno presi in considerazione e usati al massimo, nella pianificazione e nel processo decisionale.

4. Identificazione degli stakeholder e loro prospettive.

Per garantire i migliori risultati possibili, gli stakeholder nel processo partecipativo sono rappresentati adeguatamente. Particolare attenzione dovrebbe essere data a gruppi marginali che hanno limitate risorse e conoscenze per partecipare.

5. Attuazione del processo partecipativo.

Varie forme di partecipazione pubblica sono usate per identificare le principali sfide, costruire una visione comune, gli effetti/misure a medio/lungo termine, e proporre priorità da seguire durante lo sviluppo delle aree di stazione.

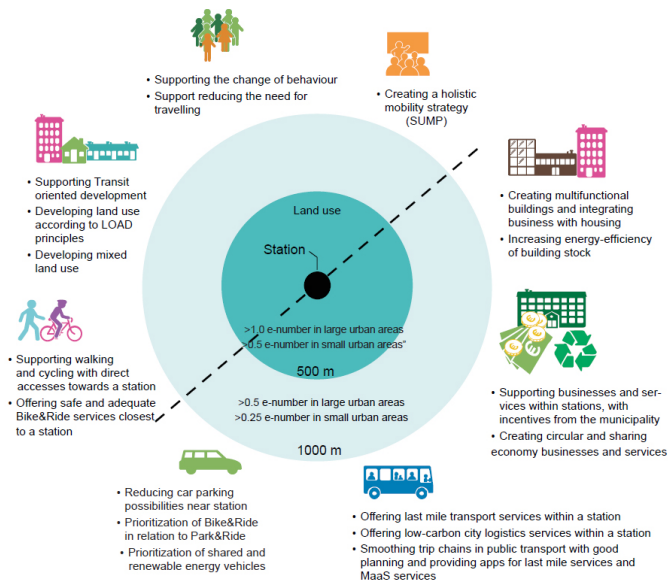


Figura 2: Il toolkit del distretto low carbon per le aree di stazione include i criteri di pianificazione in quattro temi e quattro prospettive trasversali.

6. Rivalutazione dei risultati del processo partecipativo vs. analisi regionale.

I risultati del processo partecipativo devono essere confrontati con i risultati dell'analisi regionale (fase 2) per assicurare che il processo decisionale sia basato sui dati e per evitare che la decisione finale sia influenzata predominantemente dagli stakeholder che sono più incisivi, più forti oppure in possesso di risorse maggiori, conoscenze e competenze per influenzare la discussione.

7. Definire misure dettagliate, responsabilità, tempistica e tabella di marcia.

Viene preparato un piano dettagliato sulla base delle fasi precedenti, contenente misure dettagliate, responsabilità, tempistica, risorse necessarie, ecc. per permettere lo sviluppo dell'area della stazione in una maniera organizzata e trasparente.

8. Comunicazione di obiettivi e misure, decisioni politiche.

In questa fase, le decisioni finali sono condivise con il pubblico, concentrando l'attenzione sugli obiettivi delle misure pianificate intese, sostenendo un supporto maggiore per le misure nonostante i loro potenziali elementi d'impopolarità (per esempio il disincentivo all'uso delle auto private). La tabella di marcia fissa priorità per lo sviluppo a basse emissioni del centro di Malmö e dell'area della stazione.

9. Attuazione riuscita.

Il piano di sviluppo in sette fasi è stato attuato, orientando lo sviluppo in maniera sostenibile per garantire gli obiettivi previsti, debitamente raggiunti all'interno dello sviluppo dell'area di stazione.

10. Monitoraggio del sistema e continua valutazione.

Durante l'attuazione del piano, le attività sono state regolarmente monitorate e valutate per garantire che esse siano attuate con successo, in particolare modo per confermare che le misure previste ed attuate avessero gli impatti positivi attesi con lo sviluppo dell'area di stazione.

La Guida Pratica sul Concetto di Area di stazione e l'Attuazione può essere consultata sul sito del progetto: www.interregeurope.eu/smart-mr/

Janez Nared, Aino Hatakka, Irma Karjalainen, Per Kristersson

Misure potenziali relative al COVID-19

La pandemia del Covid-19 ha avuto numerosi effetti economici e sociali sulle aree metropolitane e ha esposto le necessità per un nuovo approccio alla gestione e alla pianificazione della mobilità. Pertanto, i partner di progetto hanno aggiornato la tabella delle attività potenziali della guida con misure potenziali relative al Covid-19.

Attività aggiuntive relative al Covid-19 (in rosso) attraverso i campi d'intervento.

Campo d'intervento	Attività	Effetti/successi a breve termine	Effetti/successi a lungo termine	Indicatori per misurare i progressi dell'attività
Pianificazione partecipativa del trasporto	Consultazione pubblica	<ul style="list-style-type: none"> - Nuova conoscenza locale e possibili soluzioni ad hoc dagli stakeholder - Crescita della sensibilizzazione - Apprendimento reciproco 	Effetti/successi a lungo termine <ul style="list-style-type: none"> - Migliore qualità dei progetti/Strategie - Maggiore consenso pubblico 	Numero di fasi di consultazioni <ul style="list-style-type: none"> - Partecipanti alle consultazioni - Consenso generale al progetto
Pianificazione partecipativa del trasporto – attività relative al COVID-19	Sondaggi Online	<ul style="list-style-type: none"> - Aumentata disponibilità di dati, che consentono pianificazione e processi decisionali - I dati ricevuti sono più semplici da analizzare e strutturare - La definizione dei problemi e la ricerca delle soluzioni può essere più sistematica - Migliore gestione del tempo (ognuno può rispondere nel proprio tempo libero) - Consentire a più persone di partecipare 	<ul style="list-style-type: none"> - Processo decisionale basato sulle prove - Più elevato consenso pubblico 	<ul style="list-style-type: none"> - Numero di intervistati - Quantità di abitanti partecipanti in una consultazione
Pianificazione partecipativa del trasporto - attività relative al COVID-19	GIS sul WEB – consente agli stakeholder di localizzare le proposte o le tematiche urgenti	<ul style="list-style-type: none"> - Dati distribuiti nello spazio - Le problematiche sono collocate nello spazio, così che i progettisti possono facilmente trovare/definire soluzioni 	<ul style="list-style-type: none"> - Migliore visualizzazione dei progetti 	<ul style="list-style-type: none"> - Numero di incentivi, problematiche segnalate
Pianificazione partecipativa del trasporto – attività relative al COVID-19	Gruppi ad hoc di rappresentanti (Charrette, focus group)	<ul style="list-style-type: none"> - I partecipanti sono esperti del campo, che consente una speditezza del processo - Rappresentare diverse prospettive con un rappresentante per visione facilita la comunicazione e l'organizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> - Attraverso la selezione accurata delle risposte che presentano una certa prospettiva, essi possono essere più comprendenti - Migliore rappresentatività di gruppi vulnerabili 	<ul style="list-style-type: none"> - Numero di sessioni

Campo d'intervento	Attività	Effetti/successi a breve termine	Effetti/successi a lungo termine	Indicatori per misurare i progressi dell'attività
Redarre un piano della mobilità	<p>Promozione ed attuazione di interventi per organizzare e gestire la domanda di mobilità di cittadini e beni</p> <p>Regolamentazione di accesso in alcune zone (e/o parcheggio)</p> <p>Sostegno alla pianificazione di nodi intermodali e relative infrastrutture per passeggeri e e trasporto merci</p> <p>Informatizzazione della mobilità, fornire dati in tempo reale sul trasporto pubblico e sul traffico; sistema di biglietti integrati su dispositivi mobile e personali</p> <p>Promuovere la diffusione e la sperimentazione di servizi collettivi come il car sharing, carpooling, bike sharing, ecc.</p> <p>Accrescere nella misura le aree ed i percorsi continui per biciclette e pedoni</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Largo impegno verso i principi della mobilità sostenibile - Coinvolgimento di competenze - Meno automobili - Basse emissioni inquinanti - Meno rumore da congestione del traffico - Approccio allo spostamento multimodale - Ottimizzazione dell'uso dei mezzi di trasporto (più passeggeri su ogni mezzo di trasporto) - Meno traffico - Meno inquinamento - Ottimizzazione e semplificazione degli spostamenti multimodali - Ottimizzazione e semplificazione degli spostamenti in trasferimenti modali - Meno automobili - Meno congestione - Più mobilità leggera - Meno automobili - Meno rumore da congestione del traffico - Migliore e più salutare qualità della vita 	<ul style="list-style-type: none"> - Basso impatto ambientale derivante dal traffico - Passare al trasporto pubblico - Basso impatto ambientale dalla mobilità - Miglioramento della mobilità - Miglioramento della resilienza del sistema di trasporto (attraverso la multi modalità) - Più basso impatto ambientale dalla mobilità - Migliori flussi di traffico - Passaggio al trasporto pubblico - Miglioramento della resilienza del sistema di trasporto (offrendo migliori soluzioni in tempo reale per il viaggio) - Più basso impatto ambientale dalla mobilità - Miglioramento della mobilità - Più basso impatto ambientale della mobilità - Miglioramento della mobilità - Passaggio ad una mobilità leggera - più basso impatto ambientale dalla mobilità 	<ul style="list-style-type: none"> - Numero di viaggiatori del trasporto pubblico - Numero di operatori privati del trasporto di beni coinvolti - Numero di viaggiatori sul trasporto pubblico - Accorciare il tempo degli spostamenti - Livelli più bassi di inquinanti atmosferici misurabili nell'aria - Numero di viaggiatori sul trasporto pubblico - Numero di viaggi degli operatori privati del trasporto dell'ultimo miglio delle merci - Tempo degli spostamenti - Livello degli inquinanti nell'aria - Numero di viaggiatori sul trasporto pubblico - Numero di utilizzatori dell'app che mostra dati in tempo reale e fornisce i biglietti - Durata degli spostamenti - Livelli di inquinanti nell'aria - Numero di utenti dei servizi sharing/pooling - Livelli di inquinanti nell'aria - Lunghezza delle piste ciclabili - Aree pedonali - Livelli di inquinanti nell'aria
Creare un piano di mobilità attività relative al COVID-19	Informatizzazione della mobilità, fornitura di dati in tempi reali sul trasporto pubblico ed il traffico, bigliettazione integrate su dispositivi mobile e personali	<ul style="list-style-type: none"> - Ottimizzazione e semplificazione degli spostamenti multimodali - Più basso impatto ambientale dalla mobilità - Riduzione del sovraccollamento nel trasporto pubblico 	<ul style="list-style-type: none"> - Accrescimento della resilienza sul sistema di trasporto fornendo le migliori soluzioni in tempo reale per lo spostamento) - Alleviamento a lungo termine degli effetti del COVID-19 	<ul style="list-style-type: none"> - Numero dei viaggiatori sul trasporto pubblico - Numero di utenti di app che forniscono biglietti e dati in tempo reale e forniscono biglietti - Livelli di inquinanti nell'aria - Percentuale di affollamento sul trasporto pubblico in rapporto alla capacità

Campo d'intervento	Attività	Effetti/successi a breve termine	Effetti/successi a lungo termine	Indicatori per misurare i progressi dell'attività
Logistica low-carbon	<p>Pianificazione della logistica low-carbon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Governance multilivello - Coinvolgimento degli stakeholders <p>Progetti pilota per l'ultimo miglio low-carbon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Costituire centri consolidate per il trasporto merci dell'ultimo miglio - Transizione nel trasporto merci ai veicoli elettrici - Transizione nel trasporto merci alle biciclette - Uso esteso di strumenti ITC - Riduzione di parcheggi di auto private accanto ai marciapiedi <p>Costituire infrastrutture di ricarica adattate per per veicoli del trasporto merci (van)</p> <p>Costituire zone ad emissioni zero</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Passaggio a veicoli a basse o zero emissioni - Miglior uso delle infrastrutture esistenti - Miglioramento delle strutture dei terminal - Condivisione dei dati sul carico merci - Riduzione del trasporto merci con i van - Miglior uso delle infrastrutture esistenti - Ripartizione modale in favore delle bici-cargo e i veicoli elettrici - Migliorare l'efficienza nel carico/scarico - Riduzione della "ricerca del traffico" - Accessibilità migliorata per le consegne - Passaggio a veicoli elettrici per il trasporto dell'ultimo miglio delle merci - Ripartizione modale in favore di bici-cargo e veicoli elettrici 	<ul style="list-style-type: none"> - Riduzione nelle emissioni di carbonio - Miglior qualità dell'aria - Miglior consenso e comprensione tra i gruppi di stakeholder - Riduzione delle emissioni di carbonio - Migliore qualità dell'aria - Miglior uso delle infrastrutture esistenti - Riduzione delle emissioni di carbonio - Riduzioni di emissioni di carbonio - Migliore qualità dell'aria 	<ul style="list-style-type: none"> - Condivisione di veicoli low-carbon per il carico delle merci - Livelli di NOx e PM - Comunicazione tra stakeholder e amministrazioni pubbliche - Condivisione di veicoli low-carbon per il carico delle merci - Livelli di emissioni di carbonio - Livelli di inquinamento acustico - Ammontare di "search traffic" - Livelli di NOx e PM - Condivisione di veicoli low-carbon per il carico delle merci - Livelli di emissioni di NOx - Livelli di inquinamento acustico - Condivisione di veicoli per il trasporto low-carbon - Livello di emissioni di NOx
La logistica low-carbon e le attività relative al COVID-19. Il COVID-19 causa elevate livelli di emissioni ed una elevata domanda a causa dello shopping on line	<p>Centri di consolidamento</p> <p>Requisiti per utilizzare veicoli a pieno carico</p> <p>Consegne nelle aree residenziali</p> <p>Domanda di veicoli/ modalità di trasporto low carbon</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Più operatori di consegne nel mercato (non necessariamente con veicoli low carbon) - Aumento nel volume del trasporto merci - Difficoltà nel coinvolgimento degli stakeholder in un mercato del trasporto merci frammentato - Sicurezza del traffico nelle aree residenziali 	<ul style="list-style-type: none"> - Passaggio possibile ad una più elevata quantità di shopping on line - Possibile chiusura dei negozi del centro cittadini, meno vita nel centro. - Densificazione meno attraente 	<ul style="list-style-type: none"> - Livello di emissioni di carbonio - Condivisione di veicoli di trasporto merci low carbon - Transito di veicoli del trasporto merci nel raccordo anulare a pedaggio

Campo d'intervento	Attività	Effetti/successi a breve termine	Effetti/successi a lungo termine	Indicatori per misurare i progressi dell'attività
Gestione del trasporto	<p>Migliorare le soluzioni di mobilità</p> <p>Soluzioni di parcheggio di interscambio</p> <p>Introduzione di bus ad alimentazione alternativa</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Migliori opzioni di mobilità - Accessibile, affidabile e comodo trasporto pubblico - Capacità di parcheggio aumentata - Meno automobili all'interno del centro cittadino - Motori diesel più puliti con ridotte emissioni - Tecnologie ibride per un consumo inferiore di carburante 	<ul style="list-style-type: none"> - Più basse emissioni - Più spazio pubblico per i cittadini - Congestione diminuito all'interno del centro cittadino - ambiente più salubre - Bus a Zero-emissioni per un livello inferiore di emissioni di gas serra - Ambiente più salubre 	<ul style="list-style-type: none"> - Numero di parcheggi di interscambio - Aree per parcheggi di interscambio - Numero inferiore di veicoli nel centro città - Livelli di CO2 da trasporto pubblico - Numero di bus a emissioni basse/zero
Gestione del trasporto – attività relative al COVID-19	Promuovere la ciclabilità e la pedonabilità	<ul style="list-style-type: none"> - Poche auto - Meno affollamento nel trasporto pubblico senza aumentare il traffico delle automobili 	<ul style="list-style-type: none"> - Migliore qualità dell'aria - Ridisegnare gli spazi pubblici nelle città 	<ul style="list-style-type: none"> - Ripartizione modale - Lunghezza delle piste ciclabili - Spazio pubblico pedonale aumentato
Sharing economy	<p>Promozione della sharing economy</p> <p>Regolamentare la sharing economy</p> <p>Integrare soluzioni di mobilità condivisa con il trasporto pubblico</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Modelli aziendali nuovi ed innovativi - Competizione leale - L'integrazione di nuovi fornitori di business nel trasporto pubblico (la mobilità come servizio) - Consentire ed incoraggiare nuove soluzioni e modelli sostenibili - Consentire ai viaggiatori di ottenere accesso al trasporto pubblico secondo necessità - Soluzioni per il trasporto dell'ultimo miglio 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilità sostenibile - Benessere della gente - Sostenibilità del trasporto pubblico 	<ul style="list-style-type: none"> - Esistenza di regolamentazioni a livello locale/metropolitano - Ripartizione modale (% di riduzione dell'uso dell'auto privata)
Sviluppo orientato al transito	Definizione di "Area di Sviluppo Orientato alla Vivibilità- (LOAD) metodologia	<ul style="list-style-type: none"> - Pianificazione territoriale e del trasporto Integrata - Cooperazione nella creazione del quartiere 	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilità regionale più elevate - Diminuzione dell'uso dell'automobile - Riduzione del traffic e dell'inquinamento 	- Esistenza della metodologia dello Sviluppo Orientato alla Vivibilità
Sviluppo Orientato al transito – Attività relative al COVID-19	Promuovere densità sostenibile nelle aree di stazione	<ul style="list-style-type: none"> - Possibili comportamenti negativi verso la densificazione a causa del COVID-19 	<ul style="list-style-type: none"> - Livello di mobilità delle automobili aumentato ed espansione urbana e aumentata preferenza per le case singole 	<ul style="list-style-type: none"> - Disposizione di nuovi alloggi - Il costo delle abitazioni decresce nelle aree centrali dense ed aumenta nelle zone rurali

Campo d'intervento	Attività	Effetti/successi a breve termine	Effetti/successi a lungo termine	Indicatori per misurare i progressi dell'attività
Sviluppo orientate al Transito – attività relative al COVID-19	Promozione della densità sostenibile nelle aree di stazione	- Possibili approcci negativi verso la densificazione a causa del COVID-19	- Aumento della mobilità pedonale e ciclabile a causa dell'impatto negativo sull'uso del trasporto pubblico durante la pandemia. Il passaggio della mobilità può essere permanente	- Calcolare il passaggio delle modalità della mobilità
Sviluppo orientate al Transito – attività relative al COVID-19	Promozione della densità sostenibile nelle aree di stazione	-consentire e promuovere lo smart working da casa o servizi locali	- Pendolarismo diminuito	- Livello di mobilità da pendolarismo - Sondaggio sugli atteggiamenti verso il lavoro da remote (impiegati e datori di lavoro)
Creare aree low carbon	Promuovere l'utilizzo del concetto del distretto low carbon Sostenere nuovi servizi nelle stazioni	- Emissioni inferiori dal settore del trasporto - Vivibilità nelle aree di stazione - Nuove attività commerciali -Aree pedonali e ciclabili migliorate intorno alle aree di stazione - Preservare le aree Verdi e lo sviluppo di infrastrutture verdi - Valore aggiunto alle catene di spostamento - Sicurezza sociale migliorata - Nuovi modelli di business low-carbon (per esempio. soluzioni di mobilità, e-commerce, smart working)	- Struttura urbana sostenibile - Contribuisce al raggiungimento di obiettivi low carbon regionali -Promozione delle modalità di trasporto low carbon - Stazioni attraenti e vivibili	-Livello delle emissioni di CO2 - Ripartizione modale - Livelli di servizio
Creare aree low-carbon – attività relative al COVID-19	Supportare lo sviluppo e l'economia locale nelle aree di stazione	- Mantenere le attività economiche	- Vita attraente e aree di lavoro	- Numero di PMI



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 SMART-MR Interreg Europe project. Design Mika Jokinen, Latvala-Reilat Oy / **Text:** Janez Nared, Jernej Tiran, Klemen Gostič, Birte Adelaide Mobraaten, Terje Grytbakk, Liv Maren Bjørnstad, Per Kristersson, Aino Hatakka, Balázs Fejes, Gianluca Luciani, Annabella Bucci, Renzo Liburdi, Carmo Tovar, Ruth Lamas Borraz, Viveca Danielson, Irma Karjalainen / **Proofreading:** Živa Malovrh / **Photographs:** Veikko Somerpuro/City of Helsinki, SMART-MR, Archive RRA LUR, Jana Roštan, Janez Nared, Marc Iglesias Perez, Lassi Sarlos, Simon Nyirö, Metropolitan City of Rome Capital, Maria José Pinto Leite, Robert Ramos / December 2020, Helsinki.