

MOBILITÀ INTELLIGENTE PER UNA MIGLIORE VIVIBILITÀ

AZIONI LOCALI E REGIONALI E RACCOMANDAZIONI POLITICHE

Il settore dei trasporti rappresenta quasi un quarto delle emissioni di gas serra in Europa. Purtroppo, in tale settore non si registra un graduale calo delle emissioni, com'è invece accaduto negli altri. Infatti, le emissioni del settore dei trasporti, dove il traffico stradale è di gran lunga la principale fonte di emissioni di CO₂, hanno iniziato a diminuire soltanto nel 2007 e rimangono più elevate rispetto al 1990.

Con l'obiettivo di garantire che l'Europa rimanga competitiva e in grado di rispondere ai crescenti bisogni di mobilità delle persone e delle merci, la Commissione europea, nel 2016, ha adottato una strategia per la mobilità a basse emissioni. Gli elementi principali di questa strategia si basano sull'aumento dell'efficienza del sistema dei trasporti, sulla promozione della multimodalità, sull'impiego di energie alternative a basse emissioni e sulla transizione verso veicoli a zero emissioni. Tali obiettivi possono essere ulteriormente sostenuti attraverso una pianificazione della mobilità intelligente e riducendo il bisogno della stessa mobilità. Ciò richiede la conoscenza di come sviluppare le aree metropolitane, densificare la struttura urbana e migliorare la mobilità sostenibile nelle regioni metropolitane.

Per far fronte ai cambiamenti climatici è richiesta un'intensa collaborazione tra tutti i livelli amministrativi, i settori, gli enti governativi e non governativi, il mondo accademico e il comparto pubblico. È necessaria una prospettiva più ampia che integri settori pertinenti, nuove tecnologie e nuove solu-

zioni. Creare un ambiente salutare e vivibile per le generazioni future nell'ambito dei trasporti, della pianificazione territoriale e della protezione ambientale richiede misure sostenibili che garantiscano effetti a breve e lungo termine verso una società a basse emissioni di carbonio e regioni metropolitane vivibili. Tali misure devono essere interconnesse e coordinate in modo da prevenire effetti indesiderati. Inoltre, le misure presentate e le raccomandazioni politiche non sono di per sé sufficienti se non accompagnate da un cambiamento dei comportamenti che garantisca che le modalità sostenibili di mobilità e di trasporto riguardino tutti gli abitanti.

I trasporti nelle aree urbane, in particolare nelle regioni metropolitane, generano congestione e grandi emissioni di gas serra e impongono quindi enormi sfide alle autorità per garantire condizioni di vita salutari e un ambiente favorevole alle imprese. Pertanto, il progetto SMART-MR aveva come obiettivo generale quello di aiutare gli enti locali e regionali a migliorare le politiche dei trasporti nonché fornire misure sostenibili per realizzare trasporti e mobilità a basse emissioni di carbonio nelle regioni metropolitane. Per affrontare questo problema, dieci partner di progetto provenienti da otto regioni metropolitane (Oslo, Göteborg, Helsinki, Budapest, Lubiana, Roma, Porto e Barcellona) hanno condiviso la loro esperienza nella pianificazione dei trasporti e della mobilità, organizzando sette seminari tra loro collegati.

- » Pianificare una logistica a basse emissioni di carbonio — Governance multilivello — Coinvolgimento delle parti interessate
- » Realizzare progetti pilota dell'ultimo miglio— Realizzare centri di consolidamento per il trasporto merci dell'ultimo miglio
 - » Transizione verso veicoli elettrici per il trasporto merci dell'ultimo miglio — Passaggio alle biciclette per il trasporto merci dell'ultimo miglio
 - » Uso esteso degli strumenti TIC—Ridurre i parcheggi ai lati dei marciapiedi per i veicoli privati
- » Realizzare infrastrutture di ricarica adatte ai veicoli merci (furgoni)
- » Realizzare zone a basse/zero emissioni



- » Promuovere e realizzare interventi per organizzare e gestire la domanda di mobilità di persone e merci
- » Regolamentare l'accesso ad alcune zone (e/o parcheggi)
- » Sostenere i nodi intermodali e la pianificazione delle infrastrutture passeggeri e merci
- » Informatizzare la mobilità fornendo dati sul trasporto pubblico e il traffico in tempo reale; sistemi integrati di biglietteria su dispositivi mobili e personali
- » Promuovere la diffusione e la sperimentazione di servizi collettivi come car sharing, car pooling, bike sharing, ecc.
- » Incrementare le dimensioni delle aree e dei percorsi ciclabili e pedonali contigui

RACCOMANDAZIONI POLITICHE

Adattare i processi partecipativi a ciascun contesto locale o regionale specifico

I processi di pianificazione a livello locale e regionale dipendono fortemente dal contesto di riferimento: la struttura di governo, le caratteristiche naturali e sociali dell'area, il quadro giuridico, l'impegno delle parti interessate, e così via. Per questo motivo, il processo partecipativo deve sempre affrontare le specificità locali, ponendo le giuste domande, coinvolgendo i portatori d'interesse più rilevanti e seguendo le tradizioni e le abitudini locali e regionali. Tale processo dovrebbe avere regole chiare concordate sin dall'inizio. Una combinazione di input e dati partecipativi dovrebbe essere utilizzata per il processo decisionale.

Sviluppare campagne di comunicazione personalizzate per parti interessate differenti

Le autorità pubbliche devono sviluppare campagne di comunicazione calibrate su diversi gruppi di parti interessate, sottolineando i vantaggi che ciascuna di esse otterrà dalla realizzazione delle azioni. Talvolta, soluzioni efficaci a risolvere determinati problemi richiedono misure impopolari che potrebbero non essere accettate positivamente dalle persone. Per evitare ciò, è possibile concentrarsi sul comunicare l'obiettivo e non la misura, informando le persone dell'esistenza di una ragione superiore, in modo che il tasso di accettazione sia più elevato. Anche il processo partecipativo realizzato dovrebbe essere ben comunicato.

Garantire alle autorità locali e regionali una competenza sufficiente nel trasporto logistico



Accrescere le conoscenze e le informazioni a disposizione dei comuni sull'impatto della logistica nelle città e nelle imprese è fondamentale per una pianificazione a basse emissioni di carbonio. È altresì raccomandato assicurarsi che le autorità abbiano conoscenza dell'effetto di ciascuna politica o misura prima della loro implementazione. La pubblica amministrazione dovrebbe dare una maggiore attenzione alla logistica urbana: assumere personale con competenze logistiche o disporre di tali competenze al proprio interno rende le autorità in grado di collaborare con le aziende del settore senza fare affidamento esclusivamente sulle loro esperienze.

Sviluppare piani e strategie logistiche locali e regionali

La pianificazione della logistica dovrebbe far parte della mobilità urbana a basse emissioni di carbonio e dei piani di assetto territoriale poiché lo spazio è un fattore importante. Ciò si consoliderà nello sviluppo di piani della logistica urbana sostenibili. Una combinazione di pianificazione regionale e comunale è fondamentale per realizzare piani logistici completi. Sviluppando progetti pilota, sarà trasferita la trasparenza e la conoscenza di nuove soluzioni logistiche.

Regolamentare i servizi della sharing economy nell'ambito del sistema di trasporto pubblico



La legislazione locale dovrebbe fornire un quadro normativo per la gestione dei servizi di sharing economy nell'ambito del trasporto pubblico.

Se i servizi di sharing economy rimanessero un modello privato occorrerebbe garantire la concorrenza tra gli operatori (ad es. inviti periodici per le licenze), l'individuazione di zone di raccolta e l'obbligo della sostenibilità (ad es. solo flotte di veicoli a zero emissioni). Inoltre, le informazioni sulla mobilità dovrebbero essere condivise con le autorità pubbliche.

Riprogettare gli spazi pubblici all'aperto a favore di pedoni, ciclisti e trasporto pubblico



Nelle regioni metropolitane, un processo di progettazione integrata secondo i principi della mobilità sostenibile (ad es. i principi TOD) garantisce lo sviluppo dei trasporti verso obiettivi orientati alla sostenibilità. Tradizionalmente, lo spazio pubblico all'aperto è conformato a misura delle automobili, per cui è necessario un ripensamento di tale spazio, dando la priorità al trasporto pubblico e alle modalità di trasporto dolce, come camminare e andare in bicicletta. In generale, applicando una sostanziale riduzione della capacità stradale al traffico motorizzato a favore degli spazi verdi, si ottengono livelli più bassi di inquinamento e migliori standard di vivibilità degli spazi pubblici.

Utilizzare le aree vicino alle stazioni come piattaforme pilota per nuove soluzioni che possono contribuire a una vita quotidiana a basse emissioni di carbonio, ottimizzare i percorsi di viaggio, rendendo possibili soluzioni di economia circolare e condivisa.



La prosperità delle aree vicino alle stazioni può essere rafforzata favorendo l'allocatione dei servizi in una stazione o vicino ad essa. Pertanto, si raccomanda la creazione di servizi in collaborazione tra attori pubblici e privati al fine di aggiungere valore alla concatenazione dei percorsi e attrattiva al trasporto ferroviario a basse emissioni di carbonio. È altresì raccomandabile identificare le sfide delle aree vicino alle stazioni come ambienti d'impresa e mappare le esigenze dei clienti all'interno della regione. Inoltre, dovrebbe essere sostenuta una cultura della sperimentazione al fine di identificare le esigenze dei clienti, le sfide regionali e creare nuove soluzioni con un accento sull'uso di dati aperti, big data e digitalizzazione. Le aree vicino alle stazioni dovrebbero essere rivalizzate e sviluppate soprattutto come piattaforme di economia circolare e condivisa, nonché come centri logistici urbani. I servizi potrebbero essere potenziati e trasferiti ad altre aree nelle regioni metropolitane.

Implementare il concetto di sviluppo di aree orientate alla vivibilità (LOAD) nella pianificazione locale generale

Il concetto di sviluppo di aree orientate alla vivibilità (LOAD) è raccomandato nella preparazione dei master plan locali. Sviluppare aree vicino alle stazioni ferroviarie con un'elevata densità abitativa, uso misto e caratteristiche di vivibilità crea attrattiva. Un aumento della popolazione che abbraccia sia i residenti che i lavoratori offre alle imprese una base per sviluppare servizi nell'area. Uno sviluppo abitativo denso rende possibile la mobilità senza l'impiego delle auto. Inoltre, all'interno della comunità diventa possibile utilizzare altre modalità di trasporto, come camminare, andare in bicicletta, nonché la mobilità condivisa. In aggiunta all'attrattività, l'accessibilità ai trasporti regionali sarà facilitata, viste le distanze ridotte. Pertanto, è importante definire bene il potenziale d'uso del suolo nelle aree intorno alle stazioni e stabilire le giuste priorità.

Sviluppare una rete regionale accessibile di comunità LOAD



Sviluppare una rete di trasporto pubblico veloce, frequente, affidabile e integrata tramite diverse modalità di trasporto renderà possibile la mobilità sostenibile. Una rete regionale di trasporto pubblico che collega le comunità LOAD sarà alla base di un'efficace struttura della mobilità. I residenti potranno scegliere dove vivere, lavorare e ricrearsi in base alle proprie preferenze personali senza compromettere le soluzioni per la mitigazione dei cambiamenti climatici.

Dare la priorità alle aree vicino alle stazioni come punti di partenza per lo sviluppo di aree a basse emissioni di carbonio



Nelle regioni metropolitane, la pianificazione dell'uso del suolo e dei trasporti deve essere integrata e l'urbanizzazione dovrebbe avvenire vicino alle stazioni ferroviarie. Dovrebbe essere elaborata una tabella di marcia regionale a basse emissioni di carbonio basata su sfide regionali al fine di costruire una cooperazione tra le parti interessate e dare priorità all'attuazione delle misure elencate. Le aree vicino alle stazioni dovrebbero essere il punto di partenza per azioni e progetti pilota relativi allo sviluppo di aree a basse emissioni di carbonio. Questo sviluppo dovrebbe basarsi sul concetto di distretto a basse emissioni, che comprende mitigazione dei cambiamenti climatici, resilienza, economia circolare, sostenibilità sociale, salute ed integrazione tecnologica. Le azioni raccomandate dovrebbero includere il miglioramento della vivibilità, della pedonabilità e i trasporti pubblici, nonché l'ottimizzazione dei percorsi di viaggio. Migliorando la qualità degli spazi pubblici all'aperto si migliorerà anche la sicurezza e la vivibilità delle aree vicino alle stazioni. Le aree del territorio per le soluzioni di economia circolare e condivisa dovrebbero essere riviste nella pianificazione dell'uso del territorio.



Regione metropolitana	Partner
Lubiana	Centro di ricerca scientifica dell'Accademia slovena delle scienze e delle arti
	Agenzia di sviluppo regionale della Regione urbana di Lubiana
Oslo/Akershus	Città di Oslo, Agenzia per l'ambiente urbano
	Consiglio della Contea di Akershus
Göteborg	Associazione delle autorità locali della Regione di Göteborg
Helsinki	Autorità per i servizi ambientali della Regione di Helsinki
Budapest	BKK – Centro per i trasporti di Budapest
Roma	Città metropolitana di Roma capitale
Porto	Area metropolitana di Porto
Barcellona	Area Metropolitana di Barcellona



RRA LUR regional development agency of ljubljana urban region



City of Oslo
Agency for Urban Environment



AKERSHUS
County Council



HSY



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT



Città metropolitana
di Roma Capitale



AMB Àrea Metropolitana
de Barcelona

Il progetto Interreg Europe SMART-MR (Misure sostenibili per realizzare trasporti resilienti nelle regioni metropolitane) sostiene le autorità locali e regionali di otto aree metropolitane europee per migliorare le politiche della mobilità. Si prefigge inoltre di fornire misure sostenibili per realizzare trasporti e mobilità resilienti a basse emissioni di carbonio nelle Regioni metropolitane di Barcellona, Budapest, Göteborg, Helsinki, Lubiana, Oslo/Akershus, Porto e Roma. Il progetto, iniziato ad aprile 2016, ha terminato la prima fase nel settembre del 2019 ed è stato coordinato dall'Istituto geografico del Centro di ricerca scientifica dell'Accademia slovena delle scienze e delle arti Anton Melik e finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale.