

2020
CIVITAS
Cleaner and better transport in cities



STANDARD PER LO
SVILUPPO DI UN

PIANO D'AZIONE PUMS



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

QUESTA EDIZIONE

Informazioni

Civitas SUMP-UP è un progetto di 42 mesi finanziato nell'ambito dell'Horizon 202 Research and Innovation Action programme dell'Unione Europea, contratto no 690669. Il progetto coopera con le autorità addette alla pianificazione in tutta Europa per accelerare lo sviluppo accelerare lo sviluppo e l'implementazione di piani per la mobilità sostenibile, volti a portare nelle città trasporti migliori e più puliti.

Editore

ICLEI - Local Governments for Sustainability, European Secretariat, Freiburg, Germany. Direttore esecutivo Wolfgang Teubner.

Autore

Caroline Mattsson (Trivector)

Contributi di

Hanna Wennberg (Trivector)

Revisione

Thorsten Koska (Wuppertal Institute)

Editing

Matthew Bach (ICLEI Europe)

Impaginazione

Stephan Köhler (ICLEI Europe)

Contatti

Coordinamento SUMP-UP
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)
ana.dragutescu@iclei.org

Diffusione progetto

Richard Adams (ICLEI Europe)
richard.adams@iclei.org

Riconoscimenti

Questa pubblicazione è resa possibile grazie al contributo di organizzazioni coinvolte nel progetto SUMP-UP, tutte citate per i rispettivi contributi.

I contributi sono stati editati per motivi di chiarezza, estensione e per garantire la coerenza della pubblicazione.

Disclaimer

Le opinioni espresse in questa pubblicazione sono responsabilità esclusiva dei rispettivi autori e non riflettono necessariamente il punto di vista della Commissione Europea.

Copyright

Tutte le immagini presenti in questa pubblicazione appartengono alle organizzazioni o agli individui citati nei crediti. Il contenuto di questa pubblicazione può essere duplicato o usato come base per ulteriori elaborazioni, ma deve comunque essere attribuito all'iniziativa CIVITAS.

Aprile 2018



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp



www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up



SOMMARIO

1. IN SINTESI	4
2. ACTION PLAN: UN'INTRODUZIONE	5
3. CONTENUTO DI UN ACTION PLAN	6
3.1 STEP 1: DEFINIRE UNA SERIE DI MISURE E SET DI MISURE	6
3.2 STEP 2: DEFINIRE L'ARCO TEMPORALE E DESIGNARE UN COORDINATORE	7
3.3 STEP 3: CARATTERISTICHE DELLE MISURE E DEI SET	8
3.4 STEP 4: VALUTARE L'IMPATTO E STIMARE LE MISURE	8
3.5 STEP 5: TROVARE RELAZIONI TRA LE MISURE E I SET	11
3.6 STEP 6: STILARE UN PIANO D'IMPLEMENTAZIONE	11
4. STEP 3: CARATTERISTICHE DELLE MISURE E DEI SET: UNA TRATTAZIONE DETTAGLIATA	12
4.1 DESCRIZIONE DELLE MISURE E DEI SET	12
4.2 COLLEGAMENTI CON LA VISION E GLI OBIETTIVI DEL SUMP	12
4.3 RESPONSABILITÀ DELL'IMPLEMENTAZIONE	12
4.4 TEMPI D'IMPLEMENTAZIONE	12
4.5 FONTI DI FINANZIAMENTO	12
4.6 MONITORAGGIO E VALUTAZIONE: INDICATORI UTILI	15
4.7 TABELLA DI CARATTERISTICHE DELLE MISURE	18
5. STEP6: STILARE IL PIANO D'IMPLEMENTAZIONE: UNA TRATTAZIONE DETTAGLIATA	21
5.1 ATTIVITÀ DA SVOLGERE	21
5.2 RISORSE NECESSARIE	21
5.3 COSTO DELLA MISURA	21
5.4 COINVOLGERE GLI STAKEHOLDER	21
6. CONSIGLI DALLE CITTÀ PARTNER SUMPS-UP	24
7. ALLEGATO I: TEMPLATE PER PIANI D'AZIONE SUMP	25
8. ALLEGATO II: TEMPLATE PER PIANI D'IMPLEMENTAZIONE	26
9. ALLEGATO III: REPORT DALLE CITTÀ PARTNER SUMPS-UP	27

1. IN SINTESI

Questo documento, rivolto ai pianificatori territoriali impegnati nella redazione di un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile, approfondisce argomenti già toccati nelle linee guida PUMS, in particolare per quanto riguarda la fase 3: Elaborare il piano. Il presente testo, nato nell'ambito del progetto CIVITAS SUMP-UP, finanziato dall'UE, è legato alle indicazioni del "Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS", capitolo D3.1.

Una volta che le misure scelte sono state approvate, è necessario sviluppare un action plan. L'action plan deve chiarire i metodi per il raggiungimento degli obiettivi PUMS. D3.1 aiutava i responsabili della pianificazione nella selezione delle misure; questo manuale affronta invece la descrizione delle misure e la preparazione alla loro attuazione. L'action plan dovrebbe prevedere 2 parti:

(1) **Piano d'azione:** descrizione generale delle misure e dei set, arco temporale e responsabilità per l'attuazione, valutazione d'impatto e relazioni tra le misure.

(2) **Piano d'implementazione:** descrizione dettagliata delle misure da attuare e delle attività da completare nel corso di un anno.

Si seguano i sei step sotto descritti per redigere un action plan e prepararsi all'attuazione delle misure. Gli step 1-5 si riferiscono all'elaborazione del piano d'azione, mentre lo step 6 riguarda il piano d'implementazione.

Step 1:

Definire un insieme di misure e set di misure.

Step 2:

Definire l'arco temporale dell'action plan e designare un coordinatore.

Step 3:

Aggiungere le caratteristiche delle misure e dei set.

Step 4:

Valutare l'impatto e stimare le misure.

Step 5:

Individuare relazioni tra le misure e i set.

Step 6:

Stilare un piano di implementazione.

La descrizione delle misure ha lo scopo di semplificare l'attribuzione delle priorità, la valutazione d'impatto e l'individuazione delle relazioni tra misure (tutte azioni utili per l'attuazione del piano); per farlo dovrà contenere caratteristiche rilevanti.

Ecco un elenco di caratteristiche consigliate:

- Descrizione di misure e set
- Collegamenti con la vision e gli obiettivi del PUMS
- Responsabilità dell'attuazione
- Tempi d'attuazione
- Fonti di finanziamento
- Indicatori per il monitoraggio e la valutazione

Altre caratteristiche utili:

- Attività inerenti a una misura
- Risorse necessarie
- Costo della misura/dell'attività
- Coinvolgimento degli stakeholder

2. ACTION PLAN: INTRODUZIONE

Questo documento si rivolge alle autorità locali impegnate nella redazione di un piano d'azione PUMS, per accompagnarle nel processo che porta dall'individuazione delle misure e dei set di misure alla loro attuazione.

L'action plan chiarisce come raggiungere gli obiettivi indicati nel piano, ed è parte integrante di qualsiasi PUMS definitivo. Ogni realtà ha una sua visione dell'action plan e del livello di dettaglio necessario: le precondizioni, le sfide locali e le dimensioni dell'area di riferimento influenzeranno contenuto, struttura del piano e modi di lavoro per l'attuazione. Questo manuale indica un metodo valido per la maggior parte delle città, indipendentemente dal livello di esperienza PUMS.

Il pubblico di riferimento è comunque costituito dalle città che abbiano una scarsa esperienza PUMS. Il contenuto del manuale si ricollega a quanto già scritto nel "Manuale per l'integrazione di misure e set in un SUMP", capitolo D3.1; la speranza è che questo testo possa aiutare le città a definire le caratteristiche delle misure richieste e dei set, a verificare che queste siano realistiche e fattibili, e a mettere in moto il processo d'attuazione.

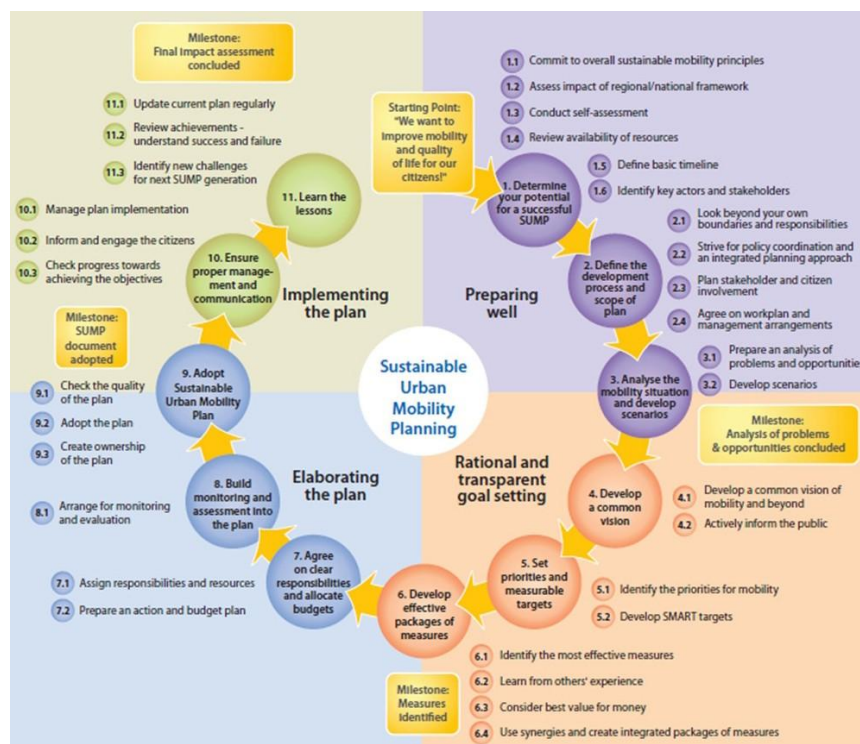
Prodotto nell'ambito di SUMP-UP1 il manuale fa parte di un più ampio progetto volto a sistematizzare il processo PUMS e a individuare metodi e gli strumenti che facilitino la redazione di un PUMS efficace ed efficiente. Il processo generale è già stato descritto nelle Linee Guida PUMS, www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines.

Nelle linee guida, la fase 3, relativa alla redazione del piano è solo abbozzata; questa guida si propone invece di fornirne una descrizione dettagliata e di semplice utilizzo, in particolare per quanto riguarda lo step 7: attribuire le responsabilità e distribuire il budget. Questo testo approfondisce inoltre gli step 6, "Sviluppare set efficaci", e 8, "Integrare monitoraggio e valutazione nel piano".

Questa guida è nata da interviste alle città partner di SUMP-UP (in particolare in merito alle loro esperienze nella redazione dei piani d'azione PUMS, e al supporto necessario per l'attuazione delle misure), da ricerche a tavolino condotte sugli action plan del database Eltis, sui risultati di precedenti progetti UE, e su indicazioni di colleghi e collaboratori di SUMP-UP.

Figura 1: Ciclo di pianificazione di un PUMS.

Fonte: Linee guida PUMS www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines



1 CIVITAS SUMP-UP, 2016- 2020, è un progetto finanziato dall'UE che riunisce città europee, ricercatori, università, organizzazioni per la tutela dell'ambiente, istituti climatici, consulenti di trasporti ed esperti di mobilità in uno sforzo collettivo per aiutare le città a introdurre soluzioni di mobilità sostenibili e pulite. L'obiettivo è permettere alle autorità addette alla pianificazione della mobilità di tutta Europa di abbracciare PUMS come approccio condiviso, soprattutto nei paesi in cui l'impegno è scarso e gli effetti negativi del trasporto sono pesanti.

3. CONTENUTO DI UN ACTION PLAN

L'action plan dovrebbe essere suddiviso in due parti:

- (1) Piano d'azione: Descrizione generale delle misure e dei set, arco temporale e responsabilità per l'attuazione, valutazione d'impatto e relazioni tra le misure.
- (2) Piano d'implementazione: descrizioni dettagliate delle misure da attuare e delle attività da completare nel corso di un anno.

I sei step qui descritti sono utili allo sviluppo dell'action plan. Gli step 1-5 si riferiscono alla redazione del piano d'azione, lo step 6 riguarda invece il piano d'implementazione.



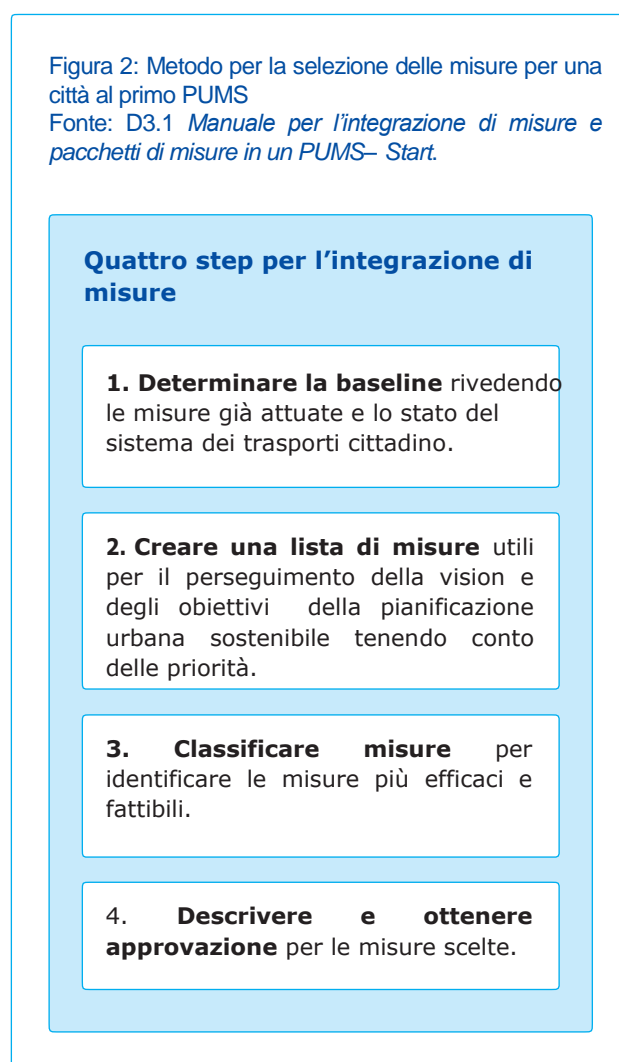
I capitoli successivi affrontano questi passaggi nel dettaglio e indicano il contenuto raccomandato per gli action plan, anche sulla base di esempi e casi di studio come fonte di ispirazione. Dove disponibili, sono stati inseriti collegamenti agli strumenti esistenti.

3.1 Step 1: Definire una serie di misure e set di misure

Il primo step per lo sviluppo dell'action plan è la definizione delle misure e dei set appropriati. L'insieme di misure e set costituisce il nucleo dell'action plan. Senza misure, un action plan risulta vuoto.

Per la trattazione dei metodi utili alla selezione delle misure più appropriate ed efficienti si rimanda al "Manuale per l'integrazione di misure e set in un SUMP - START" capitolo D3.1.

Figura 2: Metodo per la selezione delle misure per una città al primo PUMS
Fonte: D3.1 *Manuale per l'integrazione di misure e pacchetti di misure in un PUMS- Start.*



3.2 Step 2: Definire l'arco temporale e designare un coordinatore

In seguito all'approvazione delle misure scelte è necessario stabilire l'arco temporale dell'action plan, ovvero determinare per quanto tempo questo sarà valido e ogni quanto tempo il suo contenuto dovrà essere rivisto.

Al contrario del PUMS, che esprime una pianificazione a lungo termine, l'Action Plan dovrebbe avere una durata di circa 5 anni. Dopo 5 anni se ne raccomanda una revisione considerevole, sempre sulla base della vision e degli obiettivi PUMS. Si consiglia, inoltre, di effettuare una revisione di minore entità ogni due anni - per controllare la rilevanza delle misure scelte ecc. - procedendo agli aggiustamenti necessari sulla base dei contesti locali (es. legislazione politica, processi di regolazione e attività di pianificazione che possano influenzare il piano).

L'action plan deve essere abbastanza preciso da orientare la scelta delle misure da implementare, ma anche abbastanza flessibile da accogliere le innovazioni sociali e tecnologiche o legate al sistema dei trasporti: per esempio, misure nuove e più efficaci, più adatte a rispondere alle sfide della città potrebbero rendere obsolete alcune delle misure già attuate; per questo motivo si consiglia di procedere a revisioni parziali ogni 2 anni.

Un metodo per definire l'arco temporale dell'action plan è metterlo in relazione con grandi modifiche in corso nella città (per esempio grandi lavori di costruzione che impattano sulla mobilità, importanti modifiche al sistema dei trasporti, come l'apertura di una nuova linea di tram o l'introduzione di una tassa di congestione). In questo caso l'action plan può essere articolato in azioni da compiere "prima, durante e dopo il cambiamento".

Per semplificare l'attuazione e garantire la coerenza del piano si raccomanda di designare un program manager o un coordinatore. Il coordinatore può essere un membro dello stesso dipartimento o reparto responsabile del PUMS oppure no: sua sarà la responsabilità di coordinare l'attuazione delle misure e dei set valutandone i risultati.

Le esperienze delle città partner indicano che la designazione di un coordinatore aumenta le probabilità di successo. È consigliabile assegnare il ruolo all'interno del dipartimento o dell'unità che si occupa della mobilità. Avere un coordinatore permette di continuare ad attuare misure anche in fase di revisione o di sviluppo di una nuova strategia. Il coordinatore ha un approccio olistico alle misure (abbraccia sia il rapporto costi benefici che i risultati prodotti, dati, questi, essenziali per gli ulteriori sviluppi della mobilità cittadina).

CITY CASE 1:

Birmingham Connected – Trasformare la vision in realtà

Il Birmingham Mobility Action Plan (BMAP) ha impostato una vision di 20 anni che corre in parallelo alla timeline del Birmingham Development Plan. Il Development Plan formula previsioni sugli andamenti della popolazione, delle unità abitative e dei bisogni economici fino al 2031. Ma il BMAP guarda anche al presente: durante la preparazione si sono infatti tenute discussioni circa i finanziamenti per le infrastrutture di trasporto; nel libro bianco, le priorità sono state impostate in modo da reagire rapidamente quando nuove fonti di finanziamento si rendono disponibili. Inoltre, il BMAP ha sempre piani di budget già stabiliti per i 3 o 4 anni successivi.

La strategia tracciata nel 2014 non rimarrà stabile per 20 anni, ma sarà revisionata ogni 5. Questo garantisce flessibilità alla città, che potrà:

- Approfittare di nuove tecnologie in grado di migliorare il piano o ridurre i costi;
- Rivedere le priorità cittadine, regionali e nazionali;
- Cogliere opportunità emerse nei picchi di sviluppo;
- Attingere alle nuove fonti di finanziamento.

Fonte: BMAP Green Paper Summary, 2013

www.birmingham.gov.uk/downloads/file/4209/bmap_green_paper_summary

CITY CASE 2:

BKK centro per il trasporto – Budapest, Ungheria

BKK è il centro per il trasporto di Budapest e svolge il ruolo di mobility manager: è responsabile del Balázs Mór (BMT), il primo PUMS cittadino. BKK è di proprietà del comune ed è incaricato della pianificazione strategica, della creazione delle precondizioni e dell'attuazione del piano. Quest'ultima è affidata a vari progetti coordinati dalla struttura di project management del BKK.

Le misure e i set del BMT non hanno un coordinatore dedicato; la selezione, affidata all'Assemblea Generale, avviene sulla base di un processo di valutazione: BKK disegna scenari legati ai singoli progetti e li presenta all'Assemblea Generale che sceglie quale scenario attuare.

3.3 Step 3: Aggiungere le caratteristiche delle misure e dei set

Lo step 3 prevede una descrizione più dettagliata delle misure e dei set. I dettagli servono a semplificare l'attribuzione delle priorità, la valutazione dell'impatto e l'identificazione delle relazioni tra misure - aspetti, questi, necessari per stabilire l'ordine di attuazione delle misure. Nei manuali relativi alla selezione i set sono stati descritti in termini generali, per dare un'idea del procedimento da seguire. Qui, invece, si affrontano nel dettaglio caratteristiche quali:

- Descrizione di misure e set
- Collegamenti con la vision e gli obiettivi del PUMS
- Responsabilità dell'attuazione
- Tempi di attuazione
- Fonti di finanziamento
- Indicatori per il monitoraggio e la valutazione

Le caratteristiche sono descritte in dettaglio nel capitolo 4.

3.4 Step 4: Valutare l'impatto e stimare le misure

Lo Step 4 dovrebbe essere affrontato insieme al 5. Per la valutazione dell'impatto sono stati sviluppati molti strumenti specifici, più o meno complessi. È consigliabile partire con un approccio semplice, chiedendosi se e quanto le misure e i set contribuiranno al raggiungimento della vision e degli obiettivi prefissati. In chiusura, la valutazione dovrebbe indicare le priorità delle misure (vedi esempio in Tabella 1). Si raccomanda di procedere alla valutazione all'interno di un workshop che coinvolga stakeholder con diverse competenze e responsabilità.

Un'altra domanda da porsi è: cosa succederà se le misure saranno adottate? E se non saranno adottate? Questo porta alla formulazione di scenari e alla conseguente valutazione dei risultati attesi. La valutazione più semplice consiste comunque nel chiedersi che cosa succederebbe se una certa misura fosse attuata (vedi i casi di studio di San Sebastian e Malmö in Tabella 1).

Questo step è essenziale, sia per ottenere l'approvazione dell'action plan, che per evidenziarne la connessione con la vision e gli obiettivi indicati dal PUMS e dagli altri documenti strategici della città. Lo scopo è attribuire le priorità per facilitare l'attuazione di misure e set. Lo step 4 del D3.1, prescriveva l'esecuzione di uno studio di fattibilità e la valutazione del rapporto costi-benefici delle misure. In questa fase le informazioni raccolte sono molto utili.

Ci sono molti strumenti dedicati alla stima delle misure e alla valutazione d'impatto. Il Box1 illustra lo strumento Urban Nodes assessment.

Altri esempi sono disponibili nel repertorio di CIVITAS: <http://civitas.eu/tool-inventory>.

In questo stadio, una vera e propria stima dei costi delle misure e dei set è ancora prematura; questa valutazione andrà condotta nello Step 6 (Stilare un piano d'implementazione). Tuttavia, una previsione dei costi a livello macro può essere condotta. Il comune di Birmingham, città partner di SUMP-UP, consiglia di effettuare una prima stima - a livello macro - del valore generale dell'action plan in modo da avere anche un input molto utile sia per la valutazione delle singole misure che per l'attribuzione delle priorità.

Tabella 1: Valutazione d'impatto di misure e set e risultati attesi dalla loro attuazione. Scala di valutazione da -2 a 2; -2 = la misura mette chiaramente a rischio il raggiungimento degli obiettivi 0 = la misura non ha effetto sugli obiettivi 2 = La misura contribuisce chiaramente al raggiungimento degli obiettivi

MISURE / SET DI MISURE	Vision e obiettivi			LIVELLO DI PRIORITÀ (VISIONE SUMP)	RISULTATO ATTESO	
	più sicurezza traffico	più spostamenti a piedi, in bici, con mezzi pubblici	Meno uso auto private		se la misura è attuata	Se la misura non è attuata
Corsie riservate bici	2	2	1	5 (2+2+1)	Migliori infrastrutture ciclistiche. Aumento uso bicicletta per esigenze quotidiane.	Nessun miglioramento per ciclisti. Nel migliore scenario, l'uso della bici non diminuirà.
Adottare piano gestione mobilità	0	2	2	4 (0+2+2)	Maggiore uso trasporto sostenibile per spostamenti quotidiani. (infrastrutture esistenti).	Nessuna modifica alla ripartizione modale. Nessun aumento modi sostenibili.
Migliore attraversamento pedonale strade scorrim.	2	2	0	4 (2+2+0)	Aumento sicurezza pedoni. Più spostamenti a piedi per esigenze quotidiane.	Numero incidenti invariato. Senso di scarsa sicurezza = Meno spostamenti a piedi.
...						

Box 1: Lo strumento Urban Nodes assessment

Lo Urban Nodes assessment è un utile strumento di valutazione, sviluppato nello studio sui nodi urbani (politica TEN-T) e testato in Olanda per valutare l'impatto delle politiche di trasporto nazionali. Un nodo urbano è definito come area urbana nella quale le infrastrutture di trasporto della trans-European transport network (TEN-T) si collegano ad altre infrastrutture, comprese quelle dedicate al traffico regionale e locale.

Lo strumento è concepito per coinvolgere gli stakeholder nella valutazione, il confronto e l'attribuzione delle priorità alle misure di accessibilità e ad altre politiche di alto livello. La forza di questo metodo sta nel combinare due approcci comunemente in uso, l'MCA (analisi multi-criterio) e il CBA (analisi costi benefici), per valutare le misure sia dal punto di vista quantitativo che da quello qualitativo. L'approccio è applicabile a misure morbide o infrastrutturali, e in linea generale può essere utilizzato anche per valutare progetti di interesse locale. Per procedere alla valutazione, è necessario inserire nello strumento le informazioni raccolte dagli stakeholder e il costo delle misure.

Lo strumento e il materiale informativo e formativo sono reperibili su: www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, Unit 3.

ID	Misura	Area	Accessibility	Safety	Environment	Perception/ Perception/ Strategy	Interaction	Costs	Risultati MCA	Classifica
			30	15	10	5	5	35		
PT1	Upgrade the main railway station in Ljubljana	Improvement of inter-modal points	7	1	10	10	10	9	8	2
IM1	Construction of substitute cargo by-pass line/ Bypass	Development of the transport network	1	5	6	7	10	1	3	4
IM2	Introduction of HSR yellow lanes to ensure priority	Extension of public transport lines	10	10	1	4	1	10	8	1
RN1	A new transport and logistics terminal at : short	Improve the efficiency of urban logistics.	4	1	1	1	6	9	5	3

Esempi dallo "Urban Nodes assessment tool".

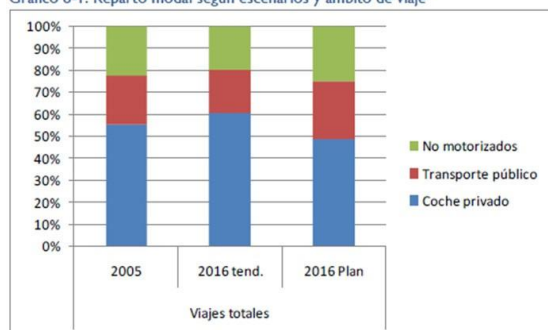
Fonte: www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3

CITY CASE 3:

**Scenari PUMS –
Donostia-San Sebastian, Spagna**

A San Sebastian, la valutazione d'impatto del PUMS si basa sul confronto tra la realtà attuale e due scenari che proiettano la situazione a 10 anni dalla baseline (2005) immaginando che le misure vengano attuate o non attuate. Lo scenario che non prevede l'attuazione di misure di mobilità ipotizza uno sviluppo uniforme dei trend in atto, mentre l'altro simula l'effetto dell'adozione del piano. Si veda il diagramma sottostante per la ripartizione modale.

Gráfico 8-1: Reparto modal según escenarios y ámbito de viaje



Il sistema è suddiviso in trasporti non-motorizzati (verdi), trasporto pubblico (rosso) e vetture private (blu) nelle tre situazioni: situazione attuale (2005), misure non attuate (2016 tend.) e misure attuate (2016 Plan).

Fonte: PIANO DI MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.

CITY CASE 4:

Valutazione d'impatto – Malmö, Svezia

Malmö ha effettuato una valutazione d'impatto relativa al contributo apportato dal piano del traffico e della mobilità (TROMP) alle strategie e ai programmi municipali (Piano Generale, piano per le aree blue e Verdi di Malmö, strategia di divulgazione, programma per i pedoni e per i ciclisti, le strategie energetiche) e regionali, e agli obiettivi fissati dalla politica dei trasporti. Nella conclusione, si afferma che i programmi e le azioni del TROMP contribuiscono in larghissima misura al raggiungimento di questi obiettivi.

Nella valutazione compare poi un'analisi delle conseguenze del TROMP su tre aspetti inerenti alla sostenibilità:

- Conseguenze ambientali
- Conseguenze sociali
- Conseguenze economiche per il comune e per la società

Il documento include inoltre indicazioni volte a rendere Malmö ancora più sostenibile. Infine sono state valutate le conseguenze dell'"alternative zero", basata su una ripartizione modale rimasta immutata dal 2013, sia in termini di spostamenti urbani che regionali.

Fonte: Sustainable Urban mobility plan – Creating a more accessible Malmö,

http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf,
adottato nel marzo 2016.

3.5 Step 5: Trovare relazioni tra le misure e i set

Le misure sono tutte collegate tra loro: comprenderne le relazioni reciproche e il rapporto con i fattori esterni d'interesse per i trasporti permette di massimizzare gli effetti. La valutazione d'impatto è utile per l'attribuzione delle priorità, ma un passo ulteriore può essere compiuto ricercando le relazioni tra le varie misure e i set di misure (step 5).

Le varie misure sono collegate tra loro secondo diversi aspetti, che vanno dalle tempistiche di attuazione alla geografia, passando per le fonti di finanziamento, ecc. L'analisi di queste relazioni permette di risparmiare risorse umane e finanziarie e massimizzare gli effetti dell'action plan. È opportuno tenere conto anche delle relazioni tra gli effetti delle misure: per esempio, promuovere gli spostamenti in bicicletta verso le scuole attraverso programmi bike-to-school ha senso solo se è disponibile un'infrastruttura ciclistica efficace.

Valutando le relazioni tra misure, è bene tener presente che ogni città è legata a condizioni e circostanze proprie. Le informazioni in Tabella 1 possono essere utilizzate per creare set "temporizzati" o set di finanziamento. È poi necessario prendere in considerazione i progetti esterni che avranno grande impatto sulla mobilità della città (grandi costruzioni, importanti modifiche al sistema dei trasporti, come l'apertura di una nuova linea di tram o l'introduzione di una tassa di congestione). Le relazioni temporali con i progetti o gli eventi esterni possono essere esplicitate con formule quali "prima dell'entrata in funzione della nuova linea di tram" o "attuare quando la costruzione del ponte sarà iniziata".

3.6 Step 6: Stilare un piano d'implementazione

Gli step 1-5 riguardano il piano d'azione; lo step 6, invece, si concentra sull'ulteriore sviluppo che rende possibile l'adozione delle misure. Perché questo avvenga, è necessario stabilire un piano concreto d'implementazione che indichi con chiarezza le attività da portare a termine in un periodo dato. L'arco temporale consigliato - un anno, massimo due - può essere aggiustato per rispondere al contesto locale e alle procedure di pianificazione in uso.

In base alla lista di priorità stabilita negli step precedenti, vengono definite e specificate le misure da attuare nel corso dell'anno successivo. Per facilitare l'attuazione delle misure, è utile specificare caratteristiche aggiuntive rispetto a quelle già indicate nelle fasi precedenti. Ecco una serie di caratteristiche consigliate:

- Attività interne a una misura (ricerca e analisi, pianificazione, costruzione ecc.)
- Risorse necessarie (umane, conoscenza ecc.)
- Costo della misura o delle attività
- Coinvolgimento degli stakeholder

Il capitolo 5 fornisce maggiori informazioni sul piano d'implementazione.

CITY CASE 5:

Coordinamento e interazione fra diverse divisioni e progetti – Sofia, Bulgaria

A Sofia c'è un'organizzazione specifica per coordinare i dipartimenti, i progetti e le istituzioni incaricate di sviluppare i vari documenti strategici legati allo sviluppo.

1. "Vision for Sofia" - Vision for Sofia ha l'ambizione di descrivere la città nella quale vogliamo vivere. La vision migliorerà la pianificazione urbana, coinvolgendo tutte le persone e le organizzazioni che daranno forma al futuro della città: autorità municipale, organizzazioni non governative, investitori, ricercatori, esperti e cittadini. I compiti del "Vision for Sofia" sono l'analisi dello stato attuale della città e l'istituzione di un meccanismo per l'interazione sostenibile tra gli stakeholder. Il progetto nasce da un'iniziativa del comune e servirà come base per tutte le strategie di sviluppo a partire dal 2050.
2. Il progetto "Green Sofia" - ha il compito di concepire una strategia a lungo termine per lo sviluppo sostenibile della città e prepara la candidatura di Sofia come Capitale Verde Europea.
3. "Sofia - City for People" è un progetto pilota per l'esplorazione e l'analisi degli spazi pubblici nel centro città basato sulla metodologia del Prof. Jan Gehl, architetto e designer urbano danese. Il risultato finale del progetto sarà un report con analisi e consigli per lo sviluppo di spazi pubblici nelle zone del centro.
4. Progetto per lo sviluppo di un Piano di Mobilità Sostenibile per Sofia - la redazione del piano è stata affidata ad un'azienda di consulenza selezionata dal municipio. Il progetto è volto allo sviluppo di un PUMS applicabile fino al 2035 e di un Action Plan valido fino al 2020.

4. TRATTAZIONE DETTAGLIATA STEP 3: CARATTERISTICHE DELLE MISURE E DEI SET

In questo capitolo sono analizzate nel dettaglio le caratteristiche raccomandate per la descrizione di misure e set.

- Descrizione generale
- Collegamenti con la vision e gli obiettivi del PUMS
- Responsabilità dell'attuazione
- Tempi d'attuazione
- Fonti di finanziamento
- Indicatori utili per il monitoraggio e la valutazione

4.1 Descrizione generale

Una buona descrizione generale comprende indicazioni sulle azioni da compiere e sui loro motivi, evidenzia i principali gruppi target e il contesto geografico d'interesse (se rilevante). Si vedano gli esempi in Tabella 2, nel capitolo 4.7 e nei casi di studio sotto analizzati.

4.2 Collegamenti con la vision e gli obiettivi del PUMS

Per ottenere approvazione è utile evidenziare il collegamento delle misure con la vision e gli obiettivi del PUMS; un metodo semplice ed efficace consiste nel disegnare una tabella e segnalare con una croce le misure che rispondono a un determinato obiettivo.

Al momento della valutazione e dell'attribuzione delle priorità, è bene sottolineare in che modo le misure contribuiscono al perseguimento della vision e degli obiettivi del PUMS. Ragionando in quest'ottica sarà anche più facile capire quali tra le misure selezionate sono davvero importanti.

4.3 Responsabilità dell'attuazione

È necessario attribuire preventivamente le responsabilità per l'attuazione delle singole misure; statisticamente, se non viene individuato alcun responsabile, è facile che un compito non venga mai portato a termine. In alcuni casi, laddove ci siano differenze sostanziali nelle competenze e nel mandato degli attori coinvolti, la designazione è molto semplice; in altri, le misure potrebbero essere più efficaci se attuate attraverso una collaborazione tra vari stakeholder.

Su questo tema, e per maggiori informazioni in merito alla cooperazione con stakeholder esterni, si veda "Institutional cooperation - Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans, www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_cooperation_en.pdf.

4.4 Tempi d'attuazione

È necessario stimare i tempi d'attuazione delle misure. Non serve essere troppo precisi: un'indicazione di massima è più che sufficiente. In questo modo, la misura considerata potrà essere messa in relazione con altre misure o altri cambiamenti rilevanti in corso in città. Per fare un esempio, l'implementazione di una nuova ciclabile dovrebbe essere ultimata prima della sua promozione.

4.5 Fonti di finanziamento

Un'altra caratteristica da considerare sono le possibili fonti di finanziamento: la mancanza di fondi è generalmente considerata il principale ostacolo all'attuazione delle misure. Avere un'idea chiara delle fonti di finanziamento disponibili non solo aiuta a ottenere approvazione per le misure, ma torna utile nelle fasi successive, come la valutazione dell'impatto (step 4). Le fonti di finanziamento più diffuse sono:

- Tasse locali
- Budget di diversi settori di politiche locali
- Entrate derivanti da biglietti, parchimetri, tasse di congestione ecc.
- Sussidi governativi regionali e nazionali
- Operatori del settore privato, costruttori, industria ecc.
- Attività di fundraising e sponsor
- Sussidi UE
- Altre fonti quali obbligazioni, prestiti bancari e investimenti privati

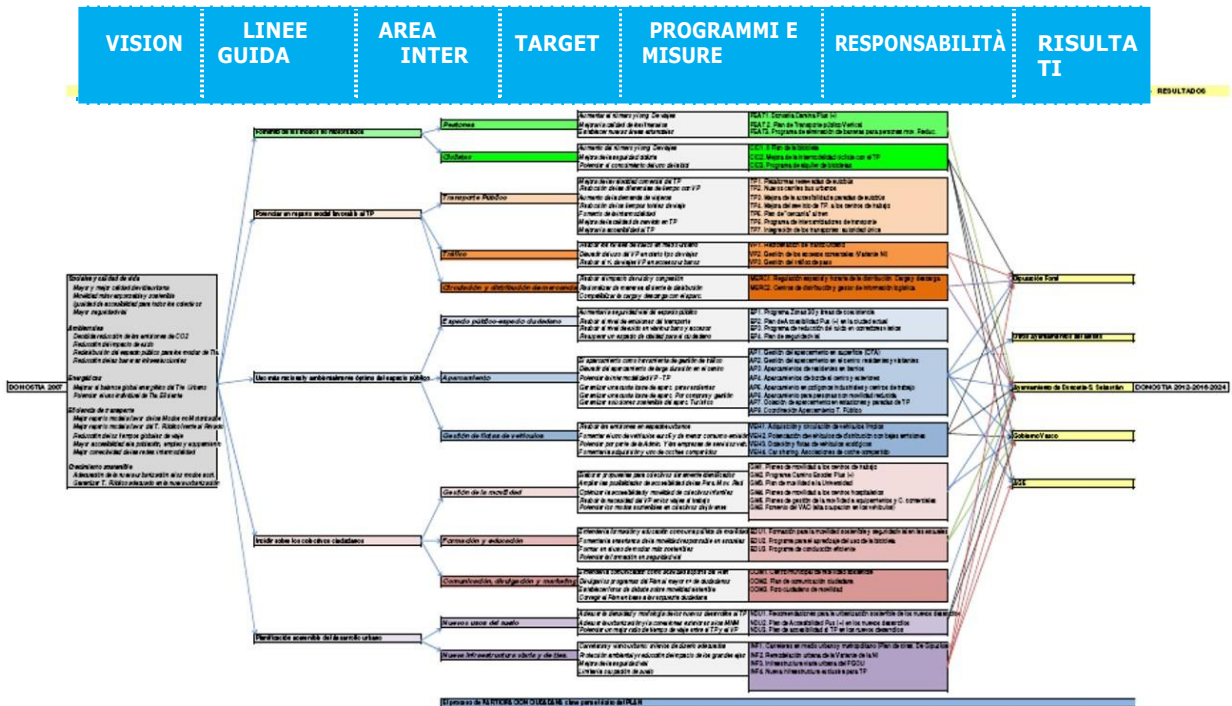
Per maggiori informazioni si rimanda a CHALLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Mobility Plans www.sump-challenges.eu/kits.

Le fonti di finanziamento possono anche costituire il punto di partenza per lo sviluppo del progetto: il comune di Sofia (Bulgaria), per esempio, ha sviluppato il suo PUMS proprio a partire dalle possibili fonti di finanziamento. In questo caso, è bene tener presente che, una volta che le misure e le azioni saranno state descritte in maniera dettagliata, il progetto sembrerà più "vero" a tutti, anche ai potenziali finanziatori, pertanto reperire i fondi risulterà più facile.

CITY CASE 6:

Collegamenti alla vision e agli obiettivi – Donostia-San Sebastian, Spagna

Il piano step-by-step messo in opera da San Sebastian per l'organizzazione delle misure e degli obiettivi perseguiti è schematizzato nella figura sottostante. Lo schema vede gli obiettivi principali in connessione con le sfide socio-economiche, ambientali, energetiche, di efficienza nei trasporti e crescita sostenibile. Per perseguire questi obiettivi sono state definite cinque politiche principali, ulteriormente suddivise nelle aree d'intervento del piano di mobilità. Ciascuna di queste aree vede i suoi obiettivi e risultati riuniti in un set di programmi e misure. La responsabilità dell'attuazione delle singole misure e dei programmi è stata esplicitamente attribuita a diversi stakeholder. Questo è un metodo efficace e visivamente accattivante per rappresentare le relazioni tra le misure, gli obiettivi e la vision della città.



Parte dello schema che mostra le relazioni tra obiettivi e misure di mobilità a San Sebastian. Fonte: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.

CITY CASE 7:

Caratteristiche delle misure – Salonicco, Grecia

I responsabili della pianificazione di Salonicco hanno definito i tempi d'attuazione per ogni misura e attività, indicandone anno d'inizio e durata. In questo modo è facile avere una panoramica generale delle misure e delle possibili dipendenze.

MISURA	PROCEDURA	INIZIO	DURATA (MESI)
1. Biglietteria elettronica integrata e intelligente	Studio	2013	4-8
	Attuazione	2014	8-12
2.1. Corsie riservate autobus	Pianificazione	2014	4-6
	Studio	2014	4-6
	Attuazione	2015	4-6
2.2. Priorità ai semafori	Pianificazione	2014	2-3
	Studio	2014	4-8
	Attuazione	2015	4-8
2.3. Corsie rapide autobus (BRT)	Pianificazione	2015	4-6
	Studio	2015/2016	8-12
	Attuazione	2016/2017	8-16

Per avere la certezza che le misure scelte siano attuate, Salonicco ha attribuito in maniera chiara le responsabilità, individuando responsabili per lo svolgimento dei singoli compiti e per l'ottenimento dei fondi.

MISURA	AUTORITÀ	RESPONSABILITÀ
1. Biglietteria elettronica integrata e intelligente	ThePTA	Studio
	OASTH	Gara appalto + attuazione
2.1. Corsia riservata autobus	ThePTA	Pianificazione
	Autorità metropolitana / autorità locali	2014
2.2. Priorità ai semafori	ThePTA	Pianificazione
	Autorità Metropolitana	Studio + Adozione + Attuazione
	OASTH	Attuazione (Autobus)
2.3. Corsie Rapide Autobus (BRT)	The PTA	Pianificazione
	Autorità metropolitana / autorità locali	Studio + Autorizzazione uso strade + Attuazione
	OASTH	Attuazione

Fonte: PUMS per l'area metropolitana di Thessaloniki, Action investment plan.

4.6 Monitoraggio e valutazione: indicatori utili

Per verificare i risultati ottenuti è necessario individuare indicatori utili al monitoraggio e alla valutazione delle singole misure. Questi indicatori permettono di rilevare il valore della misura in particolare e dell'action plan in generale. (Si vedano i Box 2 e 3 per esempi di indicatori già in uso). Prima di sviluppare un approccio personale è utile discutere con gli stakeholder locali (autorità di trasporto pubblico, autorità metropolitana o regionale ecc.) che potrebbero aver già sviluppato metodi propri: l'uso di indicatori comuni facilita la valutazione e il confronto dei progressi dei vari attori coinvolti.

Nella scelta, è inoltre opportuno considerare il lavoro necessario per la raccolta dati e scegliere indicatori gestibili con un impegno ragionevole. Maggiori informazioni sono reperibili nel kit di valutazione e monitoraggio sviluppato da CH4ALLENGE (vedi Box 2).

La città di Malmö, per esempio, suggerisce l'uso di pochi indicatori target strettamente connessi agli obiettivi del PUMS. Il legame con gli obiettivi rende chiari per tutti gli esiti attesi dall'attuazione dell'action plan. Nel caso di Malmö, la ripartizione modale viene usata come indicatore target generale. Malmö non è la sola città ad aver optato per indicatori strettamente collegati a misure; si veda, per esempio, il caso di Torino (City Case 8).

CITY CASE 8

Indicatori PUMS– Torino, Italia

Il PUMS della città di Torino prevede indicatori connessi a linee guida, obiettivi e misure. Gli indicatori sono piuttosto concreti e aiutano a inquadrare il contenuto e l'obiettivo delle misure a cui sono collegati. L'esempio sottostante mostra la linea guida numero 2 che recita: Garantire e migliorare l'accessibilità delle persone ed è divisa in tre obiettivi con misure collegate:

- Garantire accessibilità ai mezzi pubblici
 - o Graduale adeguamento del parco circolante con veicoli conformi
 - o Messa a norma degli spazi di fermata (piano di accesso, segnali podo-tattili, messaggi acustici...)
- Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici
 - o Soluzioni per il miglioramento della fruibilità pedonale
 - o Riprogettazione dell'avvicinamento ai principali nodi ferroviari e agli attestamenti delle linee metropolitane
- Garantire accessibilità a persone diversamente abili
 - o Abbattimento delle barriere architettoniche
 - o Dotazione di avvisatori acustici ai semafori
 - o Messa in opera di percorsi "loges" (Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza)

Ogni area misura è poi concretizzata in diversi indicatori; per esempio, per l'azione 2.1: "Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici" gli indicatori sono mezzi pubblici accessibili, mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante, fermate accessibili e fermate accessibili sul totale delle fermate.

LINEE D'INDIRIZZO 2.: GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE		
AZIONI	MISURE	INDICATORI DI RIFERIMENTO
2.1. Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici	- Graduale adeguamento del parco circolante con veicoli conformi - Messa a norma degli spazi di fermata (piano di accesso, segnali podo-tattili, messaggi acustici...)	- mezzi pubblici accessibili (pianale ribassato bus 669, tram 108) - mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante (1.357 totale bus+tram) - fermate accessibili - fermate accessibili sul totale delle fermate (2331)
2.2. Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici	- Soluzioni per il miglioramento della fruibilità pedonale - Riprogettazione dell'avvicinamento ai principali nodi ferroviari e agli attestamenti delle linee metropolitane	- interventi di miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici
2.3. Garantire l'accessibilità alle persone diversamente abili	- Abbattimento delle barriere architettoniche - Dotazione di avvisatori acustici ai semafori - Messa in opera di percorsi "loges"	- Interventi specifici di abbattimento barriere architettoniche (2003 - 2009) - percorsi attrezzati con loges - impianti semaforici dotati di avvisatore acustico

Fonte: PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE,
<http://geoportale.comune.torino.it/web/sezioni-tematiche/piano-urbano-della-mobilita-sostenibile-introduzione>

Box 2: Kit di monitoraggio e valutazione CH4ALLENGE

Nel kit di monitoraggio e valutazione sviluppato da CH4ALLENGE c'è una sezione dedicata ai metodi e agli approcci utili per la scelta degli indicatori.

In questo stadio, gli indicatori più appropriati per la valutazione delle misure e delle azioni sono quelli di output, direttamente collegati alle misure (risultati e impatto sono invece più difficili da calcolare). Gli indicatori di output rivelano in che misura le politiche sono state attuate e fino a che punto i servizi sono stati migliorati (per esempio quanti chilometri di corsie preferenziali sono stati costruiti). Gli indicatori di output e quelli relativi alle attività di trasporto sono anche utili per capire in che modo certi risultati sono stati raggiunti e quali misure ulteriori possano essere intraprese per situazioni che richiedano ulteriori miglioramenti. Si veda il capitolo 3.2 del Kit di monitoraggio e valutazione per informazioni più dettagliate. Esempi di indicatori sono reperibili nel Box 3.

Monitoring and evaluation – Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes, www.sump-challenges.eu/kits (PDF disponibile per il download in inglese, olandese, ceco, ungherese, rumeno, croato, francese, tedesco, polacco).

Template per un piano di monitoraggio e valutazione: www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/03_ch4allenge_monitoring_and_evaluation_plan_template.docx.

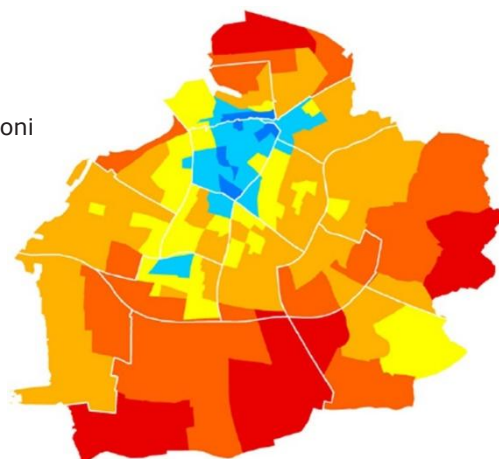
CITY CASE 9:**Indice di Accessibilità – Malmö, Svezia**

“Più Malmö per più persone vuol dire una Malmö più accessibile” – è questo l'assunto alla base dell'impegno preso dall'amministrazione cittadina. L'idea è di perseguire una maggiore sostenibilità non solo per quanto riguarda il sistema dei trasporti. L'indice qui pubblicato descrive in breve lo stato attuale dell'accessibilità a Malmö attraverso mappe e valori percentuali. L'indice di Accessibilità può servire come supporto decisionale per la pianificazione, per la valutazione di diversi investimenti e azioni, per il confronto tra varie aree e gruppi di popolazione; inoltre, chiarendo il modo in cui l'accessibilità del sistema dei trasporti si evolve nel tempo, può funzionare come indicatore.

L'indice è articolato secondo i seguenti otto criteri:

1. Tempo di percorrenza a piedi verso 10 destinazioni
2. Tempo di percorrenza in bicicletta verso 10 destinazioni
3. Rapporto tempo di percorrenza bici/auto verso 10 destinazioni
4. Rapporto tempo di percorrenza trasporto pubblico/ auto verso centro città, centro commerciale o nodo di trasporto pubblico più vicino
5. Distanza della fermata del trasporto pubblico più vicina
6. Distanza del nodo di trasporti più vicino
7. Distanza del car sharing più vicino
8. Opzioni di viaggio; accesso a diversi mezzi e modi di trasporto sostenibili (libertà di scelta)

Per valutare l'accessibilità attuale, la città è stata suddivisa in 225 zone. La mappa mostra 15 aree interessate al PUMS con indicazione dei risultati raggiunti dal 2013. In totale, metà delle aree (abitate da circa il 59% della popolazione) hanno accessibilità almeno accettabile. Molte aree con scarsa accessibilità risultano poco popolate.



Accessibility index
Total score

5 - Good level	(4%)
4 -	(22%)
3 - Acceptable level	(33%)
2 -	(37%)
1 -	(3%)
0 - Poor level	(0%)

Fonte: *Sustainable Urban Mobility Plan – Creating a more accessible Malmö*,

http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf, adottato nel marzo 2016.

Box 3: Esempi di indicatori

EcoMobility SHIFT: la metodologia SHIFT, articolata in 20 indicatori che misurano la performance della mobilità urbana in varie aree, supporta le città nella creazione e nel rafforzamento dei piani di mobilità e degli action plan per la creazione di sistemi di mobilità urbana integrata.

<https://ecomobility.org/ecomobility-shift>

NOVELOG: il progetto NOVELOG si concentra sui meccanismi di distribuzione merci e fornisce consigli per l'adozione di politiche e misure efficaci e sostenibili. I 140 indicatori sono raggruppati in sette aree d'intervento e considerati in un'ottica di sostenibilità life cycle.

<http://novelog.eu>

NISTO Toolkit: il kit NISTO è utile per valutare progetti di mobilità su piccola scala tenendo conto delle preferenze degli stakeholder e monitorando gli obiettivi strategici. Si veda NISTO core criteria per esempi di indicatori. www.nistotoolkit.eu

La Commissione Europea ha emesso un report volto a fornire agli stakeholder e ai responsabili dei governi locali una guida sintetica sui migliori kit di indicatori per la sostenibilità, concentrandosi sulla dimensione ambientale. Le presentazioni e i link a vari strumenti sono disponibili su:

http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf

CIVITAS CAPITAL: la struttura proposta nel progetto CIVITAS CAPITAL contiene un set di indicatori di facile utilizzo con il quale le città possono valutare la qualità e la performance dei loro sistemi di mobilità e di trasporto. Ogni indicatore è presentato in relazione con gli obiettivi di mobilità urbana ai quali risponde; sono inoltre disponibili informazioni sui costi e sul reperimento dei dati necessari.

<http://civitas.eu/document/ivitas-capital-advisory-group-5-data-and-statistics-city-level-sustainable-mobility>

WBCSD è uno strumento utile per redigere piani di mobilità sostenibile integrati e adattati al contesto in base a 19 indicatori di mobilità. Gli indicatori sono usati per calcolare la performance della città, tenendo conto delle priorità individuate.

www.wbcstdsmp.org/user/login

Altri strumenti per la scelta degli indicatori sono reperibili nel repertorio strumenti di CIVITAS:

<http://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

4.7 Tabella di caratteristiche delle misure

Nel presentare le misure nell'action plan è bene offrire una panoramica completa. La Tabella 2, che mostra la descrizione di una serie di misure e set, può essere usata come template. A seguire, due esempi tratti dai casi di studio di Oldense (Danimarca) e Torino (Italia).

Tabella 2: esempio di descrizione di misure e pacchetti in un SUMP

MISURA / PACCHETTO	DESCRIZIONE	RESPONSABILITÀ	COLLEGAM. OBIETTIVI SUMP	TEMPI ATTUAZIONE	FONDI FINANZIAMENTO	INDICATORI
Ciclabili riservate	Corsie segnate e percorsi lungo le maggiori strade urbane. No traffico motorizzato (maggiore sicurezza ciclisti).	Proprietario strada	Aumento uso bicicletta. Aumento sicurezza traffico.	Anni 1-5	Amministrazione cittadina. Fondo nazionale sicurezza stradale.	Km di ciclabili costruiti
Sviluppare piano gestione mobilità	Riflettere su come, quando e in che modo lavorare con	Amministrazione cittadina	Aumento uso mezzi di trasporto sostenibili	Anno 1: Apr.-Ott.	Amministrazione cittadina	Piano adottato
Migliorare attraversamenti pedonali						
...						
...						

CITY CASE 10:

**Esempio di descrizione di misure –
Odense, Danimarca**

Per il piano di mobilità 2014-2016 di Odense, sono state selezionate 34 misure. Ognuna di queste è stata descritta indicandone scopo e modalità di attuazione, principale gruppo target, procedimento da seguire, vantaggi per il gruppo target e per la città e indicatori di successo. Ogni pagina del piano si chiude con una semplice "valutazione di efficienza" che indica il contributo della misura alle 4 sfide individuate: ambiente, vita urbana, salute e affari e crescita.

Fonte: <http://subsites.odense.dk/subsites6/cyklisternesby/topmenu/om%20cyklisternes%20by/city-of-cyclists/mobility-projects>

Si veda anche il nuovo piano 2017-2024 (in danese): www.odense.dk/-/media/images/borger/trafik-og-veje/planer-for-trafik-og-veje/handlingsplan-for-mobilitet-og-byrum.pdf?la=da.

02/

Information campaigns on shared cars

**TARGET
GROUP**

Car owners with no permanent need to own a car.

PURPOSE

More people should choose to share cars instead of purchasing a private car. This reduces their overall car driving. It also encourages them to walk, bike and use public transportation significantly more, than they would otherwise do.

WHAT?

Car sharing has operated in Denmark for over 15 years, but the possibility of sharing cars is not widely known. Many people will be able to achieve significant savings, and improve their health, without compromising their need of transportation. The main idea is that you only need a car occasionally. As another benefit, you avoid worrying about repairs,

vandalism, loss of value etc. Odense has one car sharing company, but other companies might arrive in the future. "MyCarYourCar" is a new alternative, which along with a similar one from GoMore, open up the possibility of private people sharing cars for a fee. Ordering online is possible and you do not have to worry about the insurance. The number of people sharing a car could increase by launching an information campaign.

**ADVANTAGES FOR
YOU AS A CAR
OWNER**

The individual users will automatically reduce their driving significantly, because they have to pay for each trip.

**ADVANTAGES
FOR ODENSE**

Biking and the use of public transportation will increase.

**EFFICIENCY ASSESSMENT**

	HEALTH	● ● ● ●
	ENVIRONMENT	● ● ● ● ● ●
	IMPROVED URBAN LIFE	● ● ● ● ● ●
	BUSINESS & GROWTH	● ●

SUCCESS CRITERIA

The number of car sharing users must be doubled.

29

MOBILITY PLAN 2014-15 — INITIATIVES

Example of measure from Mobility plan for Odense 2014-2016.

CITY CASE 11:

Esempio di descrizione di misure – Torino, Italia

Il PUMS, piano di mobilità urbana sostenibile di Torino è lo strumento di pianificazione adottato per il periodo 2008 e il 2018 (un obiettivo intermedio era stato fissato per il 2011). Il piano è articolato in 7 principi generali, suddivisi in obiettivi e misure. Le misure sono descritte secondo le seguenti caratteristiche:

- Relazione con le linee guida
- Relazione con gli obiettivi
- Aspetto di sostenibilità
- Descrizione e obiettivi della misura
- Ente/i attuatore/i
- Modalità di attuazione
- Scopo della misura e indicatore
- Tempi di attuazione
- Risorse economiche necessarie

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.2. Adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici		
Misura operativa 3.a.2.1. Adeguare i mezzi del TPL non ecologici con l'installazione dei filtri anti particolato		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Riduzione delle emissioni di inquinanti dei mezzi pubblici attraverso l'installazione di filtri anti-particolato sul parco preesistente. È prevista l'installazione dei filtri su 396 veicoli di GTT. I filtri anti particolato consentono di ridurre di oltre il 95% le emissioni di particolato e del 50% di biossido d'azoto (NO2). Il sistema filtrante è costituito da 4 elementi principali: un filtro anti particolato in carburo di silicio costituito da una struttura a nido d'ape che trattiene il particolato, composto prevalentemente da particelle di carbone di varie dimensioni (il cosiddetto PM10); una marmitta dove viene alloggiato il filtro anti particolato; un additivo (ferrocene) che aggiunto al carburante consente la completa combustione al raggiungimento di una temperatura di circa 250/280°C e una centralina che sovrintende al corretto funzionamento del sistema.	N° di veicoli dotati di filtro anti-particolato Riduzione, nell'area Torinese, di 19 ton di polveri sottili/anno.	
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione	
GTT Ministero ambiente Regione Piemonte	Entro marzo 2010 si procederà all'installazione sui veicoli Euro2; in fasi successive si estenderà l'intervento ai veicoli Euro 3 ed eventualmente a quelli di classe Euro 1, se nel frattempo non sono stati sostituiti.	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Accordo di programma per la qualità dell'aria della Regione Piemonte.	Il progetto si inserisce nell'ambito del Programma Regionale per la qualità dell'aria.	

Fonte: PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE, – Misure operative

<http://geoportale.comune.torino.it/web/sezioni-tematiche/piano-urbano-della-mobilita-sostenibile-introduzione>

5. TRATTAZIONE DETTAGLIATA STEP 6: STILARE IL PIANO D'IMPLEMENTAZIONE

Questo capitolo approfondisce le caratteristiche delle misure e dei set inclusi nel piano d'implementazione (step 6 nello sviluppo dell'action plan). Per gli esempi di caratteristiche si rimanda alla Tabella 3, utilizzabile come template.

5.1 Attività da svolgere

Perché una misura sia attuata, è generalmente necessario suddividerla in due o più attività. Per esempio, la costruzione di corsie riservate ai ciclisti dovrebbe essere preceduta da uno studio sul luogo di costruzione di queste corsie; potrebbe poi essere necessario lo sviluppo di una rete ciclabile ecc. Ogni attività deve essere descritta facendo riferimento a caratteristiche concrete, e indicandone i tempi di attuazione.

5.2 Risorse necessarie

Descrivere le risorse necessarie all'attuazione della misura / al completamento dell'attività. Le risorse possono essere definite sia in termini di persone necessarie a completarle, che in ragione delle conoscenze specifiche, delle competenze o degli strumenti necessari.

5.3 Costo della misura

In questo stadio, è necessario stimare il costo della misura o, ancora meglio, delle singole attività. La stima dovrebbe considerare sia i costi interni (giorni uomo necessari per il completamento delle attività) che i costi esterni di costruzione, consulenza, stampa ecc.

5.4 Coinvolgimento degli stakeholder

A volte l'attuazione di una misura richiede il coinvolgimento di stakeholder diversi dalle autorità cittadine; per esempio i proprietari dei terreni, le autorità regionali, l'autorità pubblica dei trasporti. Gli stakeholder esterni (per esempio le città limitrofe o le associazioni di ciclisti, di imprese ecc.) possono portare valore extra alle misure o facilitarne l'attuazione. Il coinvolgimento di stakeholder esterni nel processo di pianificazione coincide con un'immediata acquisizione di informazioni, e facilita l'approvazione delle misure.

CITY CASE 12:

Coinvolgimento stakeholder – Bucharest, Romania

Bucharest, città caratterizzata da importanti sfide di mobilità, ha avuto successo nella pianificazione urbana sostenibile perché è riuscita a far cooperare pianificatori territoriali, autorità e altri stakeholder. In questo modo, è stato possibile stilare un piano integrato del quale beneficerebbero sia le comunità locali che le aziende. Gli stakeholder coinvolti si riuniscono due volte al mese per discutere gli aspetti critici del trasporto cittadino e le sue relazioni territoriali con l'area metropolitana, le comunità, le aziende ecc. Grazie a questi incontri, Bucharest ha individuato le misure prioritarie da attuare mentre il piano procede.

Fonte: www.eltis.org/discover/case-studies/bucharests-involvement-stakeholders-informed-sump-process-romania

CITY CASE 13:

Esempio di descrizione di misure – Ljutomer, Slovenia

Il primo piano di mobilità sostenibile di Ljutomer, una cittadina slovena di 3.300 abitanti, risale al 2012. I risultati positivi raggiunti e l'istituzione di una gara d'appalto nazionale per finanziare il processo di preparazione al PUMS, hanno incoraggiato la stesura di un piano di seconda generazione valido per il periodo 2017-2022. Il secondo PUMS è basato su una vision chiara, condivisa dai principali stakeholder nella municipalità. Nella prima parte vengono presentati obiettivi strategici, i risultati del primo PUMS, le principali sfide e le opportunità di ulteriore miglioramento della mobilità. La seconda parte consiste invece in cinque pilastri che coprono la pianificazione della mobilità integrata, pedonale, ciclistica, il trasporto pubblico e motorizzato. Per ogni pilastro sono individuati e descritti obiettivi e misure concrete. L'action plan presenta poi informazioni dettagliate per l'attuazione delle misure. Per ogni misura, sono indicate le seguenti informazioni:

- Descrizione sintetica
- Costo di attuazione
- Complessità di attuazione
- Responsabilità dell'attuazione
- Deadline per l'attuazione
- Altri commenti

L'obiettivo dell'action plan è rendere l'attuazione, il monitoraggio delle misure e il raggiungimento degli obiettivi PUMS il più semplice e trasparente possibile. L'esempio mostra un estratto dal Pilastro 1: Pianificazione di una mobilità integrata.

STEBER 01: CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

CILJI

1. V letu 2017 vzpostaviti sistem zagotavljanja aktualnosti strategije – posodobitev na dve in prenova na pet let.
2. Doseči, da bo vsak proračun občine od leta 2018 kazal na uravnotežena vlaganja v vse potovalne načine.
3. Do leta 2018 narediti načrt okrepite kapacitet občinske uprave na področju trajnostne mobilnosti.
4. V letu 2017 vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja stanja mobilnosti.
5. V letu 2017 sprejeti Načrt promocije dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti.
6. Do leta 2018 narediti evidenco najmanj peth inovativnih rešitev za izzive trajnostne mobilnosti (opredeljene v CPS).

UKREPI ZA ZAGOTAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Sveženj 1: Izvajanje in prenova CPS						
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe	
1.01 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	brez*	majhna	OL in ZI	redna aktivnost od 2017	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov	
1.02 Priprava uravnoteženega proračuna	brez	srednja	OL in OS	od 2018		
1.03 Posodobitev CPS	10.000 €	srednja	OL in ZI	2019		
1.04 Prenova CPS	50.000 €* [†]	srednja	OL, OS in ZI	2022	*pričakovano sofinanciranje MzI	

Sveženj 2: Spremljanje in vrednotenje CPS						
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe	
1.05 Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI [†]	1.000 € letno**	majhna	OL in ZI	letno 2017-2022	*zahtevano po pogodbi z MzI **višji stroški ob posodobitvi in prenovi CPS, vključen v Sveženj 1	

Fonte: *Celostna prometna strategija Občine Ljutomer, 2017-2022*, www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer and www.obcinaljutomer.si/sites/default/files/datoteke/dokumenti/Celostna%20prometna%20strategija%20Ob%20C4%8Dine%20Ljutomer%202017-2022.pdf

Tabella 3: Descrizione di misure e pacchetti in un piano di implementazione

MISURA	DESCRIZIONE	RESPONSABILITÀ	ATTIVITÀ DA SVOLGERE	PERIODO ATTUAZIONE	RISORSE NECESSARIE	COSTO	STAKE HOLDER INTERESSATI
Corsie riservate bici	Corsie segnalate e percorsi lungo le principali strade urbane	Proprietario strada	Analisi delle corsie necessarie	Anno 1: Gennaio-Maggio	2 addetti pianificazione urbana e traffico	30 000 € + 20 % Fulltime per addetto pianificaz. traffico	Associazioni ciclisti
			Sviluppare una rete ciclistica	Anno 1: Maggio-Dicembre	4 addetti pianificazione urbana e traffico	40 000 €	Associazioni ciclisti, città limitrofe
			Pianificare e costruire corsie bici	Anni 2-5	Addetti pianificaz., costruttori	500 €/m	Aziende edili
Sviluppare piano gestione mobilità	Pianificare tempi modi e metodi di utilizzo gestione della mobilità	Ammin. cittadina	Sviluppare piano gestione mobilità	Anno 1: aprile-ottobre	Esperto di comportamento, addetto pianificaz. traffico	30 000 €	-
Migliorare attraversamento pedoni strade scorrimento							
...							
...							

6. CONSIGLI DALLE CITTÀ PARTNER SUMP_s-UP

Nel corso dei colloqui con le città partner, sono stati raccolti diversi consigli in merito all'elaborazione di un action plan PUMS. Alcuni vengono riproposti qui:

Descrivete le misure in termini generali. Una volta trovati i fondi, concretizzatele e attuatele.

Non dimenticate i finanziamenti necessari e i costi degli studi di fattibilità.

Siate flessibili e aperti a nuove soluzioni, soprattutto per misure a lungo termine. Ma non perdetevi di vista il target!

L'action plan deve avere una durata di 5 anni. Rivedete le misure ogni 2.

Mai smettere di attuare misure, neppure durante le revisioni e la redazione del nuovo piano.

Assegnate un coordinatore o un programme manager per l'action plan.

Stabilite responsabilità, tempi d'attuazione e fonti di finanziamento per le varie misure.

Create un sistema di indicatori per monitoraggio e valutazione.

Valutate le misure e fate un'analisi a scenario degli sviluppi senza interventi

Create una mappa d'implementazione: interconnessioni tra misure, tempistiche d'attuazione e finanziamento.

Sviluppate "progetti precursori" che spianino la strada per le successive misure

Non dimenticate di coinvolgere gli stakeholder nel processo

In fase di redazione e attuazione dell'action plan, considerate i comuni limitrofi e le autorità regionali.

Imparate dagli altri, unitevi a reti e formate alleanze per ottenere le precondizioni necessarie all'attuazione delle misure.

7. ALLEGATO I: TEMPLATE PER PIANI D'AZIONE PUMS

MISURA / PACCHETTO	DESCRIZIONE	RESPONSABILITÀ	COLL. OBIETTIVI SUMP	TEMPI ATTUAZIONE	FONDI FINANZIAMENTO	INDICATORI
Ciclabili riservate	Corsie segnate e percorsi lungo le maggiori strade urbane. No traffico motorizzato (maggiore sicurezza ciclisti).	Proprietario strada	Aumento uso bicicletta. Aumento sicurezza traffico.	Anni 1-5	Amministrazione cittadina. Fondo nazionale sicurezza stradale.	Km di ciclabili costruiti
Sviluppare piano gestione mobilità	Riflettere su come, quando e in che modo lavorare con	Amministrazione cittadina	Aumento uso mezzi di trasporto sostenibili	Anno 1: Apr.-Ott.	Amministrazione cittadina	Piano approvato
Migliorare attraversamenti pedonali						
...						
...						

8. ALLEGATO II: TEMPLATE PER PIANI D'IMPLEMENTAZIONE

MISURA	DESCRIZIONE	RESPONSABILITÀ	ATTIVITÀ DA SVOLGERE	PERIODO ATTUAZIONE	RISORSE NECESSARIE	COSTO	STAKE HOLDER INTERESSATI
Corsie riservate bici	Corsie segnalate e percorsi lungo le principali strade urbane	Proprietario strada	Analisi delle corsie necessarie	Anno 1: Gennaio-Maggio	2 addetti pianificazione urbana e traffico	30 000 € + 20 % Fulltime per addetto pianificazione traffico	Associazioni ciclisti
			Sviluppare una rete ciclistica	Anno 1: Maggio-Dicembre	4 addetti pianificazione urbana e traffico	40 000 €	Associazioni ciclisti, città limitrofe
			Pianificare e costruire corsie bici	Anni 2-5	Addetti pianifcaz., costruttori	500 €/m	Aziende edili
Sviluppare piano gestione mobilità	Pianificare tempi modi e metodi di utilizzo gestione della mobilità	Amministrazione cittadina	Sviluppare piano gestione mobilità	Anno 1: aprile-ottobre	Esperto di comportamento, addetto pianificazione traffico	30 000 €	-
Migliorare attraversamento pedoni strade scorrimento							
...							

9. ALLEGATO III: REPORT DALLE CITTÀ PARTNER DI SUMP_s-UP

Piano Balázs Mór– Budapest

Con i suoi 1.774 milioni di abitanti, Budapest è la capitale dell'Ungheria. Le sue particolari caratteristiche geologiche – sorgenti d'acqua calda che sgorga tra i monti calcarei ad una temperatura di 35-76 gradi centigradi - hanno fatto della città una delle più popolari località termali d' Europa.

Il Balázs Mór è il primo piano di mobilità cittadino, ed è stato redatto considerando i più recenti sviluppi nel mondo dei trasporti, le migliori prassi riscontrabili sul piano internazionale e le sfide locali.

Il Balázs Mór può essere riassunto in questi tre termini: Integrazione, Efficacia e Qualità generale. Tenendo fede a questi tre principi, il piano vuole contribuire alla costruzione di un futuro vivace e vivibile per la città.

L'obiettivo generale è: *“migliorare la competitività della città e della regione contribuendo a costituire un ambiente urbano sostenibile, vivibile, attraente e salutare”*.

Per i trasporti, il Balázs Mór prende in considerazione tre obiettivi specifici: ambiente urbano vivibile, servizi di trasporto sicuri e affidabili e collegamenti regionali cooperativi. Le aree di intervento principali sono quattro:

- Più collegamenti
- Veicoli attraenti
- Servizi migliori
- Istituzioni efficienti

Le quattro aree si traducono in una sessantina di misure, quali rete ciclabile senza interruzioni, sviluppo di zone con contenimento del traffico o a traffico limitato, modernizzazione del parco veicoli del trasporto pubblico e riduzione della manutenzione richiesta, car sharing e regolamentazione dei parcheggi. Alcune misure sono descritte in maniera generale, altre nel dettaglio, indicandone i modi di attuazione. Il piano imposta la strategia di sviluppo a breve e medio termine (2014- 2030). Idealmente, è prevista una revisione ogni 5 anni, per evitare l'adozione di misure obsolete e per adattarsi alle nuove condizioni della città.

Trafik- och Mobilitetsplan, piano del traffico e della mobilità di Malmö

Con i suoi 328.500 abitanti, Malmö, terza città della Svezia, è un crocevia di persone e culture da tutto il mondo. Gli abitanti della città vengono da 170 paesi e parlano 150 lingue diverse; ed è proprio la diversità a costituire una delle risorse più preziose per Malmö, la chiave della sua ricca vita culturale.

Il Trafik- och Mobilitetsplan è un piano di prima generazione e descrive i modi in cui un approccio olistico alla pianificazione può migliorare le condizioni di vita per i residenti, per i turisti e per gli stakeholder coinvolti. L'obiettivo generale è rendere Malmö più accessibile e attraente per più persone.

La vision della città recita:

“Gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico sono la prima scelta per chiunque viva, lavori o visiti Malmö. Queste scelte di viaggio, insieme a un trasporto merci efficiente e a un traffico automobilistico attento all'ambiente, costituiscono la base del sistema di trasporti nella nostra città densamente abitata e sostenibile – un sistema dei trasporti disegnato per la città e per la gente.”

Nella redazione del piano di mobilità, la città ha seguito un processo di autovalutazione, rivedendo i documenti strategici della municipalità e il modo in cui questi influivano sulla pianificazione, in particolare in relazione al traffico. Circa 20 azioni sono state indicate nel piano, e la città sta ora lavorando per portarle a compimento. Il piano definisce in maniera chiara il lavoro già in corso e il passaggio successivo per ognuna delle misure. Una delle misure riguarda, per esempio, il traffico pedonale per gli spostamenti lenti e rapidi. Il lavoro già compiuto e il prossimo passaggio da affrontare sono specificati nel piano. Si è già provveduto all'attuazione di un piano pedonale e si sta lavorando per portare a termine le azioni descritte nel “walking lane plan”. Un'altra misura riguarda il pendolarismo sostenibile: il lavoro in corso prevede la promozione di soluzioni di car sharing per i nuovi sviluppi abitativi o per gli uffici; il prossimo passo punta invece sull'integrazione della gestione della mobilità nella pianificazione territoriale.

Birmingham Connected – Action Plan per la mobilità di Birmingham

Con i suoi 1.1 milioni di abitanti, Birmingham è la seconda città del Regno Unito. Con l'aiuto del Birmingham Mobility Action Plan (BMAP), la città intende creare un sistema di trasporti capillare che permetta agli abitanti di muoversi facilmente e in maniera rapida all'interno della città, verso la città o fuori città. Il piano ha impostato una vision ventennale:

"Il Birmingham Mobility Action Plan reinventerà il sistema di trasporti cittadino per rispondere alle sfide di mobilità presenti e future, favorendo una crescita economica solida e sostenibile. Il piano cambierà il modo in cui le persone e le aziende concepiscono gli spostamenti verso la città e dentro la città. Modificando le abitudini di viaggio e accogliendo le innovazioni tecnologiche le emissioni di CO2 saranno ridotte, la sicurezza aumenterà e la vita delle persone ne risulterà migliorata."

BMAP presenta la sua vision secondo tre principi:

- Migliorare collegamenti strategici – in città e nella regione
- Migliorare collegamenti e sicurezza per le comunità locali
- Migliorare collegamenti verso il centro e nel centro cittadino

Questi tre principi sono articolati in varie misure. Esempi di misure incluse sono: shared space a beneficio dei pedoni (non delle auto), *infrastrutture atte a promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta per gli spostamenti brevi e attuazione di una precisa strategia per la sicurezza stradale.*

PUMS per l'Area Metropolitana di Salonicco

Abitata da quasi un milione di persone, Salonicco è la seconda città più popolata della Grecia. A Salonicco, una storia lunga più di 2.300 anni incontra tutto ciò che una moderna città europea ha da offrire. Chiese bizantine, costruzioni arabe o romane, architettura moderna, vibrante vita notturna e spiagge da sogno: questa è Salonicco.

Il PUMS di prima generazione prevede un piano d'investimenti per 12 misure (set). Per ogni misura sono indicati vantaggi e svantaggi ed esempi internazionali. L'action plan indica inoltre responsabilità e tempi di attuazione delle misure.

Una delle 12 misure prevede l'implementazione di un sistema di bike sharing. Accanto alla descrizione della misura, sono indicati i vantaggi attesi (miglioramento della salute pubblica e ottimizzazione degli spazi pubblici) e gli esempi internazionali – sistemi di bike sharing sono stati implementati con successo in molte grandi città europee (Parigi, Barcellona, Lione, Londra ecc.)

Le misure proposte sono tutte economicamente fattibili e mirano a rafforzare la coesione sociale e a ridurre il traffico privato motorizzato.

Torino

Il comune di Torino è un'autorità locale situata nel nord ovest italiano (regione Piemonte), che amministra un territorio di circa 130 km² e una popolazione di 900,000 persone. La città è capoluogo della Città Metropolitana di Torino (istituita con la legge 56, del 7 aprile 2014). La densità di popolazione è di 6,950 abitanti/km², pone Torino al terzo posto in Italia dopo Napoli e Milano (ISTAT, 2014). Con le sue dimensioni e il suo PIL 55.000 milioni di euro, Torino è una delle città più importanti d'Italia.

La mobilità cittadina è caratterizzata da:

- spostamenti quotidiani con veicoli motorizzati, dei quali: 60% con auto private, 40% con il trasporto pubblico
- -10%: riduzione traffico urbano negli ultimi 4 anni; +15% di utenza trasporto pubblico rispetto al 2009
- 600.000 smart card per il trasporto pubblico (BIP) distribuite tra Torino e dintorni
- Ripartizione modale cittadina: Spostamenti a piedi 29%, Auto private 43%, trasporto pubblico 23%, bicicletta 3.14%, altro 1,86 %

Torino mira a diventare una delle eccellenze della mobilità sostenibile in Italia e in Europa, oltre che una Smart city nella quale la mobilità sostenibile, intelligente e sicura contribuisce a migliorare la qualità della vita dei cittadini. Per raggiungere l'obiettivo prefissato di ridurre le emissioni di CO₂, la città intende:

- ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci implementando un nuovo ecosistema per la consegna e la distribuzione merci nell'ultimo miglio
- ridurre la mobilità privata dall'area metropolitana verso il centro città, proponendo soluzioni dinamiche e raggiungendo una ripartizione 50%/50% di trasporto pubblico/privato entro il 2020
- incoraggiare il ricorso a mezzi più sostenibili (pubblici, privati collettivi, LEV) fornendo ai passeggeri informazioni personalizzate sui costi reali e sull'impatto ambientale delle auto private, rafforzando la percezione dei benefici economici del trasporto pubblico
- rendere gli spostamenti ciclistici più attraenti, favorendo l'intermodalità e affrontando le maggiori debolezze e i pericoli legati agli spostamenti in bicicletta
- modificare le abitudini di viaggio per promuovere soluzioni sostenibili, implementando servizi intermodali e proponendo soluzioni park & ride più soddisfacenti

In Italia, il PUMS non è obbligatorio, ciononostante, l'articolo 32 della legge 340, 2000 (legge 340/2000, art. 22) richiama lo sviluppo di strumenti integrati e sistematici per la gestione della mobilità urbana a lungo termine (10 anni). Il PUMS è definito come strumento di pianificazione fondamentale per tutti i municipi e le conurbazioni di popolazione superiore ai 100mila abitanti.

In linea con la pianificazione regionale, il PUMS di Torino è stato sviluppato intorno a una strategia a medio termine (10-15 anni), definendo linee guida, obiettivi e misure operative per ridurre le emissioni di CO₂ di oltre il 20% entro il 2020: 1) Incrementare l'efficienza (anche economica) del sistema di trasporti; 2) incrementare sicurezza e qualità dell'ambiente 3) sfruttare l'infrastruttura rispettando la configurazione della città.

Una prima versione del PUMS è stata sviluppata nel 2008 e sarà presto rinnovata nei contenuti e nelle metodologie, capitalizzando le prassi adottate dalle città europee più virtuose e prendendo in considerazione i più recenti principi di pianificazione sostenibile indicati dalla Commissione Europea ("Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan") e dagli esperti di mobilità urbana. In questo processo di revisione, particolare attenzione sarà prestata alla creazione di un solido processo di monitoraggio e valutazione, ottenibile aggiornando e rafforzando le procedure già previste dalla prima versione del PUMS.

Le implementazioni di successo a Torino includono:

- Sistema Trasporti Intelligente (ITS) (Controllo traffico, riduzione violazioni, servizi telematici avanzati integrati, sistema di gestione della mobilità e della logistica)
- Biglietteria elettronica (Sistema di smart card integrato a livello regionale)
- Infomobilità (informazioni in tempo reale per quanto riguarda parcheggi, trasporto pubblico e traffico in tutta l'area metropolitana)

Donostia Movilidad 2008-2024: San Sebastian

Donostia-San Sebastian si trova nei Paesi Baschi, nel nord della Spagna. Con i suoi ristoranti di alta qualità e i suoi pintxo bar, la città è una delle mete più amate dai gourmet.

Il piano di mobilità urbana sostenibile, valido dal 2008 al 2024, è stato lanciato per rispondere in maniera integrata alle sfide di mobilità cittadine, unificando i programmi settoriali che spesso proponevano misure contrastanti.

La vision è articolata intorno a quattro capisaldi, sviluppati in cinque politiche e 13 programmi d'azione. Ogni programma racchiude in sé diverse misure; per esempio, la mobilità pedonale include: Donostia Camina Plus (sviluppo rete pedonale), trasporto pubblico verticale e abbattimento delle barriere architettoniche. Le misure sono generalmente descritte in termini di scopo e aree di pertinenza geografica. Se rilevanti, i collegamenti agli altri programmi d'azione sono indicati. Per ogni misura sono specificati indicatori per il monitoraggio e la valutazione.

Due scenari sono stati analizzati per calcolare l'impatto del PUMS nel medio termine: uno che prevede lo sviluppo uniforme delle tendenze già in atto nella mobilità (nessuna implementazione), e uno che prevede l'adozione del PUMS e l'attuazione delle misure ad esso collegate.

Le politiche sono rapportate a obiettivi quantificabili. Per esempio, si è stabilito che il numero di spostamenti a piedi o in bicicletta dovesse aumentare del 5% entro il 2013, del 15% per il 2016 e del 20% entro il 2024.

Action Plan di Sofia

Sofia è centro amministrativo, industriale, culturale, accademico e capitale della Bulgaria. Città dinamica, che ha visto una crescita uniforme della popolazione e dell'area urbana negli ultimi decenni, Sofia ha un sistema di trasporti molto sviluppato; offre infatti quattro modi di trasporto: autobus, tram, filobus e metropolitana. Negli ultimi anni, anche grazie ai finanziamenti UE, sono stati fatti ingenti investimenti per la costruzione della metropolitana, per il rinnovamento del parco circolante e delle infrastrutture.

Il secondo PUMS è in via di sviluppo; resterà in vigore fino al 2035, mentre l'action plan, triennale, sarà valido fino al 2020.

L'Action Plan include:

- Una strategia per l'attuazione passo passo di set di misure efficaci, delle politiche e delle iniziative, con valutazione di fattibilità e indicazione delle opportunità di finanziamento
- L'arco temporale per l'attuazione
- Gli stakeholder e gli attori essenziali per la redazione di un piano valido ed efficace

L' action plan include inoltre studi di fattibilità per almeno tre delle iniziative d'investimento indicate.

La strategia per l'attuazione step by step è direttamente legata alla definizione del budget, al reperimento dei fondi necessari e alle possibili fonti di finanziamento delle singole proposte d'investimento.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

