



N. 31 Luglio – Settembre 2013

OPnews: Brevi dalla mobilità urbana

Opmus, *Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile*, ha creato una newsletter mensile per informare sulle proprie iniziative e sui principali eventi e documenti nazionali e internazionali connessi al tema della mobilità urbana.

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art 13 del D. Lgs 196/2003, relativo al Codice in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che il suo indirizzo e-mail verrà utilizzato unicamente per permettere l'invio della newsletter e in nessun caso i dati saranno ceduti a terzi.

Sarà comunque possibile in ogni momento cancellarsi dalla mailing list scrivendo a opmus@isfort.it

L'Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile è stato promosso da Isfort con il triplice obiettivo di: a) studiare e comparare casi di politiche urbane dei trasporti; b) contribuire allo sviluppo di strumenti tecnici di supporto all'elaborazione, attuazione e valutazione delle politiche; c) animare il dibattito scientifico e istituzionale sulla mobilità urbana.

Le attività dell'Osservatorio sono rese possibili dal contributo finanziario della **Fondazione BNC**



Eventi in Italia e nel Mondo

Iniziative per la promozione della mobilità ciclabile in Italia e nel mondo

Si moltiplicano le iniziative in Italia e all'estero per promuovere l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo all'auto privata nelle città e come protagonista del tempo libero per un turismo sostenibile. Se ne segnalano alcune che vedono coinvolte importanti reti a scala nazionale ed europea.

– Lo scorso 12 maggio si è tenuta la quarta edizione della “**Giornata Nazionale della bicicletta**”, appuntamento a cadenza annuale patrocinato dal Ministero dell'Ambiente che anche quest'anno ha visto la realizzazione di numerose iniziative nelle città italiane (mostre fotografiche, chiusura dei centri cittadini, organizzazione di ciclo-escursioni ecc.). La giornata ha assunto ormai il ruolo di appuntamento simbolo per lo sviluppo della mobilità alternativa ed ecocompatibile nelle nostre strade. Nel contesto dell'iniziativa, il Ministero dell'Ambiente ha bandito il [Concorso Bicity 2013](#), rivolto ai Comuni che hanno realizzato, nell'anno passato, la maggiore estensione di percorsi ciclabili in rapporto alla popolazione residente, riservando esclusivamente alle biciclette: strade, piazze, luoghi di pregio ambientale, artistico, storico e architettonico. **La scadenza del concorso è il 31 luglio 2013.**

L'adesione alle varie iniziative può essere considerato un indice del crescente interesse per il tema della mobilità ciclabile, che si sta progressivamente trasformando in una “buona abitudine” per molti cittadini. Senza dubbio la transizione alle due ruote non può, però, non essere supportata da politiche di promozione e di adeguamento delle aree urbane a livello nazionale e locale.

– Lo scorso 2 giugno decine di associazioni appartenenti alla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) hanno organizzato in diverse regioni italiane escursioni su due ruote lungo interessanti itinerari a carattere storico-culturale-naturalistico per promuovere una rete turistica dedicata alle due ruote, come esistono nel resto d'Europa. L'iniziativa si inserisce all'interno delle attività di [Bicitalia](#) un progetto che ha l'ambizione di mettere in rete i migliori itinerari già esistenti con quelli di futura realizzazione, per percorrere in sicurezza e con un buon grado di autonomia lo Stivale da Nord a Sud e da Est a Ovest, arrivando a realizzare la “rete nazionale di percorribilità ciclistica” prevista da delibera CIPE del 1° febbraio del 2001.

– Dall'11 al 14 giugno scorso si è tenuta a Vienna la Conferenza globale sulla mobilità ciclistica [Velo-City 2013](#). L'iniziativa, giunta alla sua 18° edizione, è stata organizzata dalla Città di Vienna insieme all'European Cyclists' Federation, organizzazione non-profit che raggruppa oltre 60 soggetti non governativi di tutto il mondo, titolare del marchio "Velo-City".

A Velo-city 2013 “The sound of cycling – Urban cycling cultures”, edizione che ha messo l'accento sulla cultura del pedale e sul confronto tra concezioni emergenti circa il ruolo della bicicletta nella società contemporanea, hanno partecipato circa 1.200 esperti da tutto il mondo. Il materiale informativo sull'edizione 2013 è scaricabile dal sito dell'evento (vedi link).

Luglio – dicembre “Green city Energy”

Green City Energy è un evento di riferimento in Italia per chi opera per lo sviluppo sostenibile e competitivo delle città. Nato come momento per presentare e discutere le politiche, i progetti e le tecnologie più interessanti, approfondisce i temi delle energie rinnovabili, dell'efficienza energetica e dell'information technology per la “Smart City”.

Nel 2013 la manifestazione fa tappa in tre Città attive nel cambiamento: Pisa (4 e 5 luglio), Bari (28 e 29 ottobre) e Genova (2 e 3 dicembre).

Dublino, 10 settembre “3rd EPA–Polis Parking workshop”

Con il titolo “How can we make on–street parking a success?” l’edizione 2013 del workshop POLIS dedicato alla sosta urbana intende presentare una serie di buone pratiche europee, ritenute centrali nell’ambito del più ampio processo di valorizzazione degli spazi urbani. A seguire, dall’11 al 13 settembre si terrà la sedicesima edizione del “[European Parking Association Congress: parking and urban mobility](#)”.

Monaco di Baviera, 11–13 settembre “Walk 21”

Walk 21 è una delle più importanti manifestazioni internazionali dedicate al tema del camminare, un’occasione per discutere e confrontarsi sul futuro della pedonalità come strumento per migliorare la qualità dell’ambiente urbano.

Lugo di Romagna, 13–15 settembre “AEM–ZERO (Alternative Energy for Mobility Zero Emission) EXPO

AEM Zero è una manifestazione fieristica italiana dedicata interamente alla promozione della mobilità a “zero emissioni”, ossia a tutti i veicoli che, tramite combustibili alternativi e tecnologie innovative, riducono l’impatto ambientale ed economico dei trasporti.

16–22 settembre “European Mobility Week 2013”

Come ogni anno dal 2002, dal 16 al 22 settembre si terrà la Settimana Europea della Mobilità con il patrocinio della Commissione Europea. L’edizione 2012 s’intitolerà “Claen air– it’s your move!”. Il tema di quest’anno sarà quindi la qualità dell’aria e la promozione della salute in ambito urbano. All’interno della pagina web dedicata all’edizione 2013, oltre a tutte le informazioni utili per la registrazione, è disponibile una guida ([Thematic Guidelines 2013](#)) con idee e suggerimenti per l’organizzazione di attività e il coinvolgimento degli stakeholder.

Bruxelles, 16 settembre 2013: Progetto OPTIMISM

Sempre il 16 settembre, presso l’Università di Stichting di Brussel si terrà la conferenza finale del progetto OPTIMISM finanziato dalla Commissione Europea (7PQ): un percorso di ricerca per scoprire come, nei paesi europei, sono raccolti i dati riguardanti la mobilità.

Il progetto entra nel dettaglio delle tecniche utilizzate per analizzare le differenze e il grado di comparabilità delle informazioni raccolte nei diversi paesi. Le metodologie utilizzate nella raccolta dati (statistiche di viaggio, fattori chiave di scelta, tendenze che interessano il futuro della mobilità e dei sistema di trasporto) dell’*Osservatorio Audimob di Isfort* sono state censite dal progetto

Bolzano, 19–21 settembre “Klimamobility 2013”

Klimamobility offre una panoramica sulla mobilità elettrica, ibrida, a (bio–) metano e a idrogeno. Oltre allo spazio fieristico–espositivo, il cuore della manifestazione sarà, il 19 settembre, il congresso internazionale con due sessioni principali dal titolo: “Prospettive e visioni future della mobilità sostenibile” e, nel pomeriggio, “Esempi concreti di mobilità sostenibile dall’Italia e dall’estero”.

Documenti

[“Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners”](#)

WHO- World Health Organization (maggio 2013, in inglese)

Il manuale, realizzato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in collaborazione con la FIA Foundation (Fédération Internationale de l'Automobile), la Global Road Safety Partnership e la Banca Mondiale, offre informazioni pratiche su come pianificare, implementare e valutare l'impatto di un programma di sicurezza pedonale. Ogni anno più di 270.000 pedoni perdono la vita in tutto il mondo mentre milioni restano coinvolti in incidenti stradali, riportando danni e invalidità permanenti. La domanda di sicurezza è sempre più pressante ma, nonostante la realizzazione di interventi mirati ed efficaci, in molti casi la protezione stradale dei pedoni non raccoglie ancora tutta l'attenzione che merita. Dopo una prima parte dedicata a descrivere i confini del fenomeno, il manuale suggerisce le fasi concrete attraverso cui selezionare, pianificare, implementare e valutare interventi per la sicurezza dei pedoni. Una particolare enfasi è data alla necessità di un approccio olistico e comprensivo che includa il controllo dell'applicazione delle norme esistenti, le soluzioni ingegneristiche e l'educazione degli automobilisti.

La pubblicazione si rivolge a un'audience multidisciplinare, compresi ingegneri, pianificatori, professionisti della salute pubblica e della sicurezza stradale, educatori e formatori.

[Manifesto per la mobilità nuova](#)

Mobilità Nuova (aprile 2013)

Sono più di 200 le associazioni e i comitati che hanno aderito alla “Rete per la Mobilità Nuova”, coordinamento che propone il superamento del paradigma auto-centrico, ormai diventato insicuro, inefficace e inefficiente, oltre che fattore di degrado ambientale, economico e sociale. L'idea che ispira la rete è che la “mobilità nuova” ruoti attorno a quattro perni fondamentali: l'uso delle gambe, della bicicletta, del trasporto pubblico locale e della rete ferroviaria (con l'utilizzo occasionale dell'auto in condivisione, nelle modalità car-sharing, car-pooling, taxi). La possibilità effettiva di realizzare una transizione verso la nuova mobilità non può prescindere inoltre dal riequilibrio della spesa destinata ai trasporti: è necessario, secondo i promotori, investire laddove serve (interventi in favore delle aree urbane, del TPL, del pendolarismo, della ciclabilità e di ogni forma di trasporto non motorizzato), in quei settori a cui fino ad oggi sono state indirizzate risorse inadeguate o inesistenti.

Nel sito della rete è possibile consultare il manifesto associativo, oltre a una panoramica completa di iniziative e novità sul dibattito politico italiano in materia di trasporti (sezione news). E' presente inoltre la proposta di legge elaborata dalla rete “per incrementare il trasporto collettivo e gli spostamenti non motorizzati all'interno delle aree urbane e per l'ottimizzazione delle risorse pubbliche destinate alle infrastrutture per la mobilità”, per la quale è avviata la campagna di raccolta firme a sostegno alla discussione in Parlamento.

[Monitoring CO2 emissions from new passenger cars in the EU: summary of data for 2012](#)

European Environment Agency (2013, in inglese)

Per il terzo anno successivo la EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente) ha raccolto in un report i dati forniti dagli Stati Membri sulle nuove immatricolazioni, che includono anche le informazioni sulle

emissioni di CO2. L'EEA ha rilevato una riduzione delle emissioni medie di CO2 in UE tra il 2011 e il 2012, dovuto all'evoluzione delle tecnologie ma anche alla crisi economica che ha premiato, a livello commerciale, i modelli più efficienti insieme ai veicoli diesel (55% delle nuove immatricolazioni) che vantano migliori performance per chilometro percorso (grammi di CO2 emesse/km) pur essendo responsabili di altri inquinanti critici come polveri e biossido di azoto.

Report Urbact: How cities can motivate mobility mindsets

Anette Enemark and Sally Kneeshaw (maggio 2013, in inglese)

Il quaderno, realizzato nell'ambito delle attività di valorizzazione e diffusione delle esperienze maturate all'interno del programma URBACT, presenta diversi approcci per la transizione delle città verso una nuova mobilità urbana, obiettivo profondamente legato al miglioramento della qualità degli spazi, all'adozione di nuovi comportamenti e costruito sull'integrazione tra politiche e sul coinvolgimento di stakeholder appartenenti ad ambito diversi.

Dall'esperienza URBACT appare chiaro che le soluzioni per la nuova mobilità nelle "città di domani" vanno trovate attraverso strategie del tipo "fare di più con meno", ottimizzando l'uso delle infrastrutture esistenti con un'attività di pianificazione più aderente alle nuove priorità in materia di sostenibilità, e soprattutto incoraggiando profonde trasformazioni nella mentalità e nei modi di vivere la città attraverso sistemi innovativi di "governance" e partecipazione attiva delle comunità.

Measuring the street: new metrics for 21st Century street

NY - Department of Transport (2013, in inglese)

Le città del 21esimo secolo hanno bisogno di trasformare le loro strade se vogliono affrontare le problematiche che una crescita rapida, e non sempre controllata, ha portato con sé, come incidenti stradali, congestione e performance insufficienti delle reti ciclabili, pedonali e del TPL.

Nella pubblicazione realizzata dal Dipartimento dei Trasporti di New York sono raccolti, in forma sintetica, i progetti adottati dalla città per adeguare le strade urbane alle sfide del millennio all'insegna della sostenibilità, attraverso strategie che tengano in considerazione le interazioni esistenti tra ambiti in un ecosistema complesso come quello urbano.

Secondo lo studio, ad esempio, nei quartieri della città dove sono state realizzate nuove piste ciclabili, il giro d'affari delle piccole attività commerciali è aumentato del 50 per cento.

Mobilising Private Investment in Sustainable Transport

OECD (giugno 2013, in inglese)

La relazione dell'Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) individua i principali strumenti a disposizione dei decisori politici per mobilitare e aumentare progressivamente gli investimenti privati nelle infrastrutture di trasporto sostenibili, sempre più indispensabili dati gli effetti dell'attuale congiuntura economica sulle finanze pubbliche.

Questo può essere fatto, ad esempio, attraverso il miglioramento del profilo di rischio-rendimento dei progetti di trasporto (prevedendo anche politiche di condivisione del rischio), attuando strumenti finanziari innovativi, o attraverso una pianificazione finanziaria chiara e integrata fin dall'inizio nel processo di progettazione. Il rapporto OECD descrive e presenta le misure che possono massimizzare l'utilità degli investitori private nel rivolgersi al settore del trasporto sostenibile. Le buone pratiche riportate nella pubblicazione fanno principalmente riferimento alle infrastrutture di trasporto terrestre: reti ferroviarie, sistemi di trasporto rapido di autobus, metropolitane, mezzi non motorizzati e attrezzature per la ricarica dei veicoli elettrici.

[ENNAH – European Network on Noise and Health: Final report](#)

Joint Research Centre of the European Commission (2013, in inglese)

Nell'ambito del progetto ENNAH è stata creata una rete di 33 centri di ricerca europei, provenienti da 16 stati membri, che hanno approfondito il tema del rumore e del suo impatto sulla salute in Europa. Un'attenzione particolare è stata rivolta al settore dei trasporti, cercando di colmare le lacune della ricerca passata e, allo stesso tempo, individuando priorità per l'orientamento della ricerca futura. Partendo dall'Environmental Noise Directive (2002/49/EC), il progetto ENNAH ha rivisto i punti di forza e debolezza delle mappe del rumore previste dalla normativa e ha raccomandato degli aggiustamenti che potrebbero renderle più appropriate al conseguimento degli obiettivi della ricerca sulla salute pubblica.

2013: anno della qualità dell'aria. L'UE contro l'inquinamento atmosferico

L'UE si occupa dell'inquinamento dell'aria sin dagli anni '70 del secolo scorso. Provvedimenti di riduzione delle emissioni di sostanze nocive nell'atmosfera e volti a migliorare la qualità dei carburanti hanno, da allora, contribuito ai progressi in questo campo, ma il problema rimane ancora irrisolto, ed è principalmente causato dalle attività umane. La combustione di carburanti fossili e l'enorme aumento del traffico sulle strade, per esempio sono tra le principali cause di problemi ai polmoni come l'asma (le persone che soffrono di asma, oggi, sono il doppio rispetto a 30 anni fa) e la causa di oltre 350.000 morti premature l'anno nell'UE. A tal proposito, la Commissione europea ha dichiarato il 2013 "anno della qualità dell'aria" e sta attualmente rivedendo la sua strategia in materia, con nuove proposte e con nuovi obiettivi da raggiungere al 2020.

Sul tema inoltre la CE ha chiesto ai cittadini dell'Unione cosa farebbero per migliorare la qualità dell'aria respirabile all'interno di una consultazione pubblica, tenutasi nel corso dei primi mesi del 2013. Punti di vista, opinioni e idee emersi sono stati elaborati e raccolti nel documento:

[Report on the Consultation on options for revision of the EU Thematic Strategy on Air Pollution and related policies](#) (giugno 2013, in inglese).

Da segnalare tra i nuovi contributi, il progetto "Air Implementation Pilot", attivato da EEA e Commissione, che affronta aspetti cruciali per la gestione della qualità dell'aria con particolare riguardo all'ambiente urbano (status degli inventari delle emissioni e loro efficacia nell'informare sullo sviluppo di piani di azione locale, strategie di comunicazione pubblica, raccolta di contributi da parte dei cittadini). Vedi i report:

- [Air Implementation Pilot – Lessons learnt from the implementation of air quality legislation at urban level](#) (giugno 2013, in inglese)

- [Understanding pollutant emissions from Europe's cities](#) (maggio 2013, in inglese)

Ogni anno, infine, l'Agenzia europea per l'ambiente pubblica una raccolta di "istantanee" relative ad argomenti d'interesse per il dibattito politico sull'ambiente e per il grande pubblico dal titolo "Segnali ambientali". [Segnali ambientali 2013 – L'aria che respiro](#) (aprile 2013, in inglese) concentra l'attenzione sul tema della qualità dell'aria e affronta i vari aspetti di interesse, come la situazione attuale in Europa, la provenienza delle sostanze inquinanti, la loro formazione e gli effetti sulla salute e l'ambiente. Fornisce inoltre una panoramica sul modo in cui si sviluppano le conoscenze in tema e su come si contrasta l'inquinamento atmosferico attraverso un'ampia gamma di politiche e misure.

Notizie da Isfort

***On line* – RAPPORTO SULLA MOBILITA' URBANA 2012**

E' disponibile all'interno del sito internet di Isfort la sintesi di presentazione e la versione integrale del *10° Rapporto sulla mobilità urbana in Italia*, dal titolo: "Una leva per la ripresa", presentato nel corso del Convegno Nazionale di Asstra (14 maggio 2013).

Il Rapporto, che quest'anno vede la partecipazione insieme ad Asstra ed Hermes anche di Anav, propone una dettagliata analisi statistica delle tendenze di offerta e domanda di trasporto nelle aree urbane, nelle varie tipologie. Dal lato della domanda, in un contesto di generale contrazione della mobilità sia collettiva che individuale si possono descrivere, in linea generale, due scenari opposti: in ambito urbano l'automobile privata crolla ed il trasporto pubblico locale guadagna quote di mercato, in ambito extraurbano, invece l'uso dell'auto aumenta a scapito proprio del trasporto pubblico.

Link

[Presentazione del rapporto](#)

[Rapporto sulla mobilità urbana 2012](#)

***Audimob* – FERMATE SULLA MOBILITÀ N. 16 E N.17**

Segnaliamo due nuove sintesi statistiche su temi di stretta attualità sociale ed economica. La prima, dal titolo "*Le donne e la mobilità: un modello che cambia?*" (fermata n.16) propone un approfondimento sulle differenze di genere nei comportamenti in mobilità e ne indaga le evoluzioni nel corso degli anni.

La fermata n. 17 si occupa invece di crisi economica e degli effetti che investono in maniera trasversale le decisioni quotidiane di spostamento dei cittadini, con un particolare focus sulla domanda di trasporto per motivi di lavoro. Il titolo dell'approfondimento è appunto: "*Meno lavoro... tutti a casa!!*"

Link

[Fermata n. 16](#)

[Fermata n. 17](#)

PROGETTO MUSA: resoconto e primo bilancio delle attività

Il Progetto MUSA ha ormai girato la boa del suo primo anno di vita. È un passaggio contrassegnato non solo da una scansione formale dei tempi, ma anche da un evidente sviluppo dei contenuti. Infatti, alcuni filoni strutturali delle attività sono terminati nel primo anno di lavoro, mentre altri si stanno realizzando in queste settimane e daranno sostanza al Progetto fino alla conclusione datata a fine 2013. È dunque il momento giusto per fare un primo bilancio, del tutto parziale evidentemente, di quanto è stato fatto e per presentare le nuove attività in fase di avvio o già in corso.

Nel complesso, la valutazione sulle attività realizzate da MUSA fino ad oggi è senz'altro positiva. Circa il **modello di intervento partecipativo** per la definizione delle priorità d'azione in tema di mobilità sostenibile e sviluppo degli attrattori cultural, sperimentato in *otto "Aree-pilota"* (Salerno e Area Flegrea in Campania, Bari e Lecce in Puglia, Cosenza e Reggio di Calabria in Calabria, Siracusa e Distretto di Taormina in Sicilia), si è riscontrata una generale positiva percezione per il metodo di lavoro, motivata essenzialmente da tre aspetti:

1. la discussione “parte dal basso”, non è preconfezionata; il team di ricerca prepara un primo schema di lavoro per orientare la discussione, ma lo schema può essere modificato anche radicalmente da una diversa valutazione (purché concorde) degli *stakeholder*;
2. i contributi alla discussione e i risultati acquisiti nelle diverse fasi della procedura sono riscontrati puntualmente nei documenti progressivi del lavoro; in sostanza, ciò che via via si decide – tradotto in schemi sintetici e quindi immediatamente verificabili – non è modificato più o meno arbitrariamente da una sintesi realizzata dal team di ricerca o da scelte di opportunità dell’Amministrazione comunale;
3. in ciascuna fase la discussione che si apre ad un certo punto “si deve chiudere”: deve cioè produrre un risultato, una decisione, una forma di accordo. Il lavoro è quindi finalizzato e, se così si può dire, “ottimizzato”. Non si rimanda ad ulteriori tavoli, che magari non si faranno mai, o che comunque allungano indebitamente il momento in cui si devono operare delle scelte.

Resta l’obiettivo, da perseguire nei prossimi mesi con la collaborazione delle Amministrazioni, di rafforzare la visibilità del lavoro fatto e della progettualità espressa dai soggetti del territorio, sia verso le comunità locali, sia verso i livelli istituzionali superiori.

Nel corso del 2012 e nella prima metà del 2013 sono state inoltre completate tutte le attività relative all’**analisi dei fabbisogni**, di livello generale (analisi della programmazione, mappature territoriale) e di riferimento territoriale (rapporti di area nelle 8 aree pilota, relazioni sulle procedure, rapporto sui fabbisogni delle aree intermedie). Tutta la documentazione prodotta, ormai molto corposa e approfondita, è liberamente accessibile dal sito di Progetto (www.musainnovazione.it).

Ancora, nel primo anno e mezzo di vita del Progetto la metodologia di intervento sperimentata è stata presentata e discussa capillarmente nei territori attraverso la realizzazione di 10 **workshop informativi-formativi** di una giornata, che hanno raccolto nel complesso *170 partecipanti in rappresentanza di 69 Amministrazioni locali*. L’organizzazione dei workshop è stata un’eccellente occasione per dare informazioni sul Progetto MUSA, non solo evidentemente a chi poi ha partecipato agli incontri, ma più in generale a tutti gli enti locali che, pur non avendo potuto assicurare una presenza diretta, tuttavia sono stati continuamente contattati e avvisati in vario modo (mail, fax, telefono). I workshop sono stati anche un’occasione per approfondire temi rilevanti per le politiche di mobilità urbana sostenibile e per la valorizzazione degli attrattori culturali. Nell’insieme, i giudizi espressi da chi ha partecipato agli incontri sono stati “molto positivi” nel 34,1% dei casi, “positivi” nel 64,5% dei casi e “negativi” solo per l’1,4% dei casi. Contestualmente sono stati registrati livelli significativi di interesse e di risposta alle opportunità offerte dal Progetto MUSA. Molte delle Amministrazioni presenti ai workshop si sono candidate a partecipare alle attività future del Progetto stesso. Quelle attività che, come accennato, sono state avviate all’inizio del 2013 e sono oggi in pieno svolgimento.

Il 24 gennaio di quest’anno è partito a Napoli il primo dei quattro **corsi regionali di formazione tecnico-specialistica** in pianificazione dei trasporti e sostenibilità urbana, articolato in 8 giornate per 56 ore complessive di aula e destinato ai funzionari e i tecnici delle Amministrazioni comunali. Gli altri corsi sono partiti a febbraio (Bari), marzo (Catania) e maggio (Lamezia Terme), e ad eccezione del corso in Calabria tutti gli altri si sono conclusi.

I numeri e i giudizi espressi dai partecipanti restituiscono un discreto successo, infatti accanto ad una partecipazione media che varia da 10 a 15 persone, si registra un livello di soddisfazione espresso dai partecipanti più che positivo: i giudizi negativi sono molto rari, mentre i giudizi “molto positivi” rappresentano una quota molto significativa.

Realizzate anche le **viste di studio** a realtà urbane di eccellenza, italiane ed europee, nelle politiche di mobilità sostenibile e nella gestione dei flussi turistici. Sono state coinvolte città europee (Bruxelles/Lille e Bilbao/Vitoria), del Centro-Nord (Padova e Perugia) e del Sud (Cagliari). Anche in questo caso le 37 persone che hanno partecipato, in rappresentanza di altrettanti Enti (dalla regione

Puglia, alla provincia di Salerno, ai grandi Comuni come Siracusa, Lecce e Catanzaro, ai medi e piccoli centri quali Bitonto, Alcamo e Savignano Irpino), hanno manifestato giudizi particolarmente positivi e in nessun caso negativi.

Quanto ai tre **workshop di approfondimento** previsti, cosiddetti “di seconda fase”, sono stati realizzati i primi due, il primo ad Alcamo (TP) ad inizio marzo sul tema delle *opportunità di finanziamento per i progetti locali nei trasporti* (hanno partecipato ben 52 persone in rappresentanza di circa 20 Enti), il secondo a Casamassima (BA) il 13 giugno sui *metodi e gli strumenti per una corretta gestione della sicurezza stradale* (quasi 20 partecipanti). Infine, è in fase avanzata di programmazione il terzo workshop sulle *politiche di promozione degli attrattori culturali* (nello specifico il Parco Scolacium) che verrà realizzato a Borgia (CZ) tra fine settembre e inizio ottobre di quest’anno.

Per ultimo è in piena fase di realizzazione il **secondo**, intenso **ciclo di procedure partecipative** che vede protagoniste sei nuovi territori. Nello specifico Torre del Greco (definizione delle linee guida per le politiche di mobilità sostenibile), Foggia (definizione di un piano di miglioramento della vivibilità del centro storico attraverso la riorganizzazione dei sistemi di mobilità), Area vasta di Lecce (costruzione di una cornice strategica condivisa per l’elaborazione e l’implementazione di un Piano della Mobilità di area vasta, con specifica attenzione ai beni culturali), Militello Val di Catania (definizione delle linee guida di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), Alcamo (definizione del quadro strategico condiviso per le politiche nel campo della mobilità urbana sostenibile e della valorizzazione e fruizione degli attrattori culturali) e la Città a rete Madonie-Termini (definizione dell’assetto generale dell’offerta di Trasporto pubblico locale all’interno di una cornice di area vasta).

Insomma, quanto realizzato e quanto rimane fino alla fine del secondo anno di vita del Progetto MUSA ha visto e vedrà il team di lavoro impegnarsi costantemente nel tentativo di rispondere in modo esauriente, e mantenendo alto il livello qualitativo delle azioni, alle richieste che vengono dai territori, nella convinzione che il modello di intervento proposto sia una risposta efficace e innovativa al fabbisogno diffuso nelle Amministrazioni del Sud di rafforzare le proprie competenze nella gestione delle politiche di mobilità urbana e di valorizzazione degli attrattori culturali in chiave di sostenibilità. È la prospettiva a cui guardano le strategie di sviluppo territoriale nazionali ed europee; ed è soprattutto, la legittima esigenza che sale dalle comunità locali, per migliorare la qualità della vita nelle aree urbane e per assicurare una prospettiva di crescita, anche economica e occupazionale, realmente sostenibile.

Per ulteriori informazioni su eventi, documenti e studi riguardanti la mobilità urbana e lo sviluppo dei trasporti sostenibili nelle città consultare la sezione [Opmus](#) del sito Isfort

Redazione OPnews: Luca Trepiedi, Eleonora Pieralice, Viola Ancarani

Per informazioni: opmus@isfort.it; Tel: 06 85265223

ISFORT, Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti Via Nizza 45, 00198 Roma