



3^a Conferenza Europea sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

Dichiarazione di Brema sulla Pianificazione Urbana della Mobilità Sostenibile in Europa

Sindaci, rappresentanti politici ed esperti di trasporti di numerosi Comuni e Regioni, non solo europei, si sono riuniti a Brema il 12 e il 13 aprile 2016 per la 3^a Conferenza Europea sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.

Partendo dalle linee guida europee sulla pianificazione sostenibile della mobilità urbana, Brema e altre città europee dimostrano che è possibile redigere un documento di pianificazione basandosi fortemente sull'esperienza e sul vissuto di una città, con le sue piccole e grandi sfide. Lo scopo di questo documento è quello di adattare le "linee guida europee sulla pianificazione della mobilità urbana sostenibile" al contesto reale delle città europee.

La 3^a conferenza annuale sui PUMS pone l'attenzione su una città efficiente e orientata alla persona, come obiettivo primario della pianificazione urbana della mobilità sostenibile. Prendendo spunto dai temi della conferenza, questa dichiarazione pone l'accento su alcuni punti cardine, sia di contenuto sia di processo:

1. Parlare di efficienza dei trasporti significa innanzitutto pensare a un uso efficiente dello spazio stradale. Lo spazio stradale è una risorsa preziosa e limitata. Offrire un trasporto efficiente significa garantire l'accessibilità alle persone e alle attività economiche con un minimo di infrastrutture. I dati sulla congestione hanno dimostrato che la mobilità pedonale e quella ciclistica sono estremamente efficienti in termini di spazio e che le città ciclabili hanno bassi livelli di congestione. Dobbiamo guardare con più attenzione a un uso più efficiente dello spazio come punto di partenza per un trasporto urbano efficiente.

2. Pensare alle persone prima che ai veicoli. Decenni di sviluppo orientato all'automobile hanno richiesto più spazio pubblico del dovuto. Gli ambienti stradali vivibili mettono la mobilità pedonale e ciclistica al primo posto e la mobilità delle persone prima di quella dei veicoli. Spesso i dati sulle modalità di spostamento non motorizzate sono carenti, in particolare sulla mobilità pedonale. Dobbiamo capire cosa spinge le persone a utilizzare modalità di trasporto non motorizzate in modo da incoraggiarne l'utilizzo.

3. Affrontare le continue sfide per il trasporto merci in città. Le città sono nodi di sviluppo economico. Commercio e servizi sono attività fondamentali in città e richiedono il trasporto di persone, merci e informazioni. L'aumento dell'e-commerce sta creando nuove sfide per la consegna delle merci. C'è bisogno di combinare buoni modelli logistici con il trasporto intermodale e un'ampia gamma di modelli, vecchi e nuovi, per i veicoli a basso impatto (compresa la logistica merci in bicicletta), perché si favoriscano le innovazioni, quali ad esempio le stampanti 3D, per affrontare i problemi attuali e futuri del trasporto merci.

4. Pianificare congiuntamente lo sviluppo della città e la sua mobilità. La pianificazione degli spazi e la progettazione urbana influiscono fortemente sugli schemi di mobilità. I PUMS non devono essere un'officina di riparazione di una pianificazione basata sull'automobile, ma la base per lo sviluppo futuro. Una bassa dispersione urbana e un corretto orientamento ai bisogni delle modalità di trasporto sostenibile sono

prerequisiti necessari per scelte di spostamento ecocompatibili. Uno sviluppo residenziale a basso tasso di motorizzazione può giocare un ruolo fondamentale per fornire alloggi a prezzi accessibili, grazie a minori investimenti per la costruzione di parcheggi e all'azzeramento dei costi di mantenimento di un veicolo di proprietà. Occorre integrare in maniera migliore la mobilità all'interno della pianificazione e della progettazione urbana.

5. Considerare prima di tutto le soluzioni semplici e utilizzare la tecnologia in modo appropriato. *La tecnologia dovrebbe essere utilizzata come strumento per raggiungere determinati obiettivi, non come un obiettivo in sé. Le città virtuose utilizzano la tecnologia per soddisfare i bisogni dei loro cittadini. Ad esempio, le auto elettriche aiutano sì il conseguimento degli obiettivi climatici, ma non risolvono il problema della congestione e del consumo di suolo. Occorre supportare e facilitare l'uso dei modi di trasporto più semplici e più efficienti, anziché promuovere quelli meno efficienti. Qualche volta la soluzione più intelligente può essere quella non tecnologica o a bassa tecnologia.*

6. Anteporre l'uso alla proprietà. *Lo spazio urbano soffre per l'elevato numero di auto private, sia quelle in movimento sia quelle parcheggiate. Il trasporto pubblico è una delle forme di trasporto condiviso ma, grazie alle nuove tecnologie, oggi ne esistono altre, come il car pooling, il bike sharing e il car sharing, che possono aiutare a migliorare l'efficienza dei trasporti, risparmiare spazio e ridurre le emissioni dovute ai trasporti. Il car sharing aiuta a ridurre il numero delle auto in città. Il suo potenziale a livello europeo è enorme, ma ancora inespresso: si stima che potrebbero essere tolte dalle strade delle città europee 500'000 auto, ma tale obiettivo non è ancora parte delle strategie europee. Occorre integrare in maniera migliore nelle strategie locali, nazionali ed europee il concetto di "utilizzo" al posto di quello di "proprietà".*

7. Consentire alle persone di partecipare attivamente al processo di sviluppo della loro città. *L'obiettivo primario di un PUMS è quello di creare delle città in cui le persone vogliono vivere, lavorare, mettere su famiglia e invecchiare. Per far ciò, i processi di pianificazione devono coinvolgere il maggior numero possibile di gruppi di persone e di singoli individui, assicurando che anche i bisogni dei gruppi meno rappresentati siano tenuti comunque in considerazione. Alcuni nuovi strumenti online e metodi di sensibilizzazione creativi possono aiutare a rendere il processo più trasparente ed efficiente e a mettere in contatto le persone con i decisori. Il processo deve essere "onesto", per non creare false aspettative, e avere obiettivi realistici e raggiungibili. Poiché i trasporti rappresentano un argomento politicamente delicato, occorre spiegare gli obiettivi e coinvolgere i cittadini in modo trasparente.*

8. Essere pronti ad affrontare le sfide future. *La mobilità urbana affronta costantemente nuove sfide. Il processo di continua digitalizzazione presenta grandi potenzialità, ma anche dei rischi. I veicoli "senza conducente" sono ormai in via di sviluppo e questo sviluppo tecnologico può avere un enorme impatto sui sistemi di trasporto urbano e, nonostante ciò sia all'attenzione dei media, non sembra che il dibattito da parte dei governi locali e regionali ne tenga invece conto. Se non si coinvolge per tempo la classe politica, questi sviluppi potrebbero ostacolare gli obiettivi di molti PUMS. L'utilizzo degli scenari durante la redazione del piano può supportare l'individuazione di strategie che possano tener conto di questi sviluppi e definire gli ambiti per la loro applicazione. Occorre coinvolgere le città nei dibattiti sulle nuove tecnologie e il loro impatto sulle stesse città del futuro.*

Questa dichiarazione è stata presentata alla 3^a Conferenza Annuale Europea sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile a Brema, Germania, il 12 e il 13 aprile 2016 ed è stata resa disponibile in italiano a cura di Euromobility per permettere un'ulteriore discussione da parte di un pubblico più ampio fino al 20 maggio 2016.