



Mobility Initiatives for Local Integration and Sustainability

Newsletter numero 12

Dicembre 2008

Cari Lettori,

il progetto MOBILIS si concluderà tra meno di due mesi e, considerando l'importanza del lavoro e dei compiti ancora da svolgere, il tempo sembra non bastare. La maggior parte dei risultati delle misure sono ora disponibili e in questi ultimi tre mesi le nostre squadre lavoreranno principalmente alla compilazione dei risultati per completare la fase di valutazione delle attività e per redigere il report finale.

Al termine del progetto MOBILIS molti eventi importanti meritano di essere sottolineati. A novembre, abbiamo partecipato al Forum annuale di CIVITAS. E' stata l'occasione di radunare tutta la famiglia CIVITAS nella città di Bologna e di riflettere sul "cambiamento possibile" in tema di mobilità urbana.

Inoltre, vorremmo ringraziare i colleghi di Lubiana per aver organizzato la riunione di coordinamento di MOBILIS all'inizio di ottobre nella capitale slovena e nel bellissimo villaggio e unica vera isola slovena Bled. A Bled, il lavoro svolto ha portato ottimi frutti. Abbiamo riflettuto e lavorato insieme, e iniziato a strutturare le "Policy Recommendations" con la speranza che possano aiutare i responsabili di mobilità urbana e gli stakeholders nell'implementazione dei progetti.

Infine, come ben sapete, dal 21 al 23 gennaio 2009, ci incontreremo a Tolosa per festeggiare assieme la Conferenza Finale di CIVITAS II. Questo sarà l'ultimo importante evento CIVITAS II e l'ultima opportunità di condividere i più importanti risultati nel quadro dei nostri progetti di dimostrazione. Mi auguro che abbiate già fissato questo appuntamento.

Nella speranza che tutti voi parteciperete a questo importante evento, vi auguro una piacevole lettura di questa dodicesima Newsletter MOBILIS.

Alexandre Blaquiere
Project Coordinator



Città di Ljubljana (SI)

In questo numero:

- Focus:
Questioni di genere nel progetto MOBILIS
- Relazioni sull'implementazione del progetto
- MOBILIS incontra gli stakeholders
- Prossimi eventi
- Contatti





Focus

Questioni di genere nel progetto MOBILIS

Introduzione

Poiché il progetto MOBILIS ha come obiettivo la promozione e l'implementazione di misure di mobilità urbana sostenibili ed innovative in materia di trasporto, e che la mobilità viene vista come bisogno elementare e indicatore della qualità della vita, il progetto aveva come scopo quello di prendere in considerazione tutti i fattori che possono influire sul livello di mobilità. Si è inoltre deciso di prendere in particolare considerazione le questioni di genere.

Quando si prende in considerazione un ambito piuttosto nuovo in materia di trasporto e mobilità, soprattutto se si parla di genere, si va incontro a critiche e perplessità. Perché prendere in considerazione questo problema? Con quali mezzi affrontarlo?

Per rispondere a queste domande, è stata instaurata una task force MOBILIS dedicata alle questioni di genere composta da rappresentanti di ogni città del progetto e coordinata da Mobiel 21.

Dopo aver passato in rassegna le ricerche disponibili in materia di genere e mobilità in Inghilterra, Irlanda, Svezia, Belgio e Paesi Bassi, tutte le misure CIVITAS MOBILIS sono state prese in esame utilizzando lo Strumento di Valutazione di Impatto di Genere. Questo strumento comporta una valutazione delle politiche e delle pratiche al fine di verificare se il loro effetto sarà diverso sulle donne e sugli uomini, adattandole al fine di eliminare qualsiasi effetto discriminatorio (Crawley & O'Meara, 2004).

Il passo successivo è stato di elencare tutte le misure di MOBILIS relative alla questione di genere e ogni città ne ha scelta una o più su cui lavorare. I risultati di questa ricerca stanno per essere inclusi in un report finale dedicato specificatamente alle questioni di genere e servirà come fonte di ispirazione ad altri progetti e come spunto di lavoro ai decision makers in ambito locale.

I dati dimostrano che...

Nel 2006, all'incirca all'inizio del progetto MOBILIS, ci fu una prima bozza di ricerca dedicata a genere e mobilità compiuta da Mobiel 21. I risultati indicarono che effettivamente ci sono delle differenze tra uomini e donne nel modo di viaggiare, i motivi degli spostamenti e gli ostacoli che trovano. A proposito dei modi di viaggiare, spicca il fatto che le donne utilizzino parecchio i trasporti pubblici in tutti i paesi coinvolti nella ricerca. Inoltre, la donna è più spesso il passeggero nell'automobile mentre l'uomo è molto più spesso alla guida. Queste stesse differenze appaiono anche nell'utilizzo della bicicletta. In effetti questo mezzo è utilizzato di più dagli uomini mentre le donne preferiscono camminare.

Per quanto riguarda i motivi per cui si viaggia, i dati dimostrano che generalmente gli uomini viaggiano soprattutto per motivi di lavoro rispetto alle donne, mentre le donne viaggiano di più per fare shopping o per accompagnare qualcuno, ad esempio i tragitti verso la scuola o verso le attività dopo scuola, i tragitti verso la banca, l'ufficio postale, la biblioteca, il parco giochi, il medico o l'ottico. Inoltre, il "trip chaining" ossia combinare tutte le varie destinazioni in un unico viaggio è una tipica attività femminile.

Le fonti indicano altresì che queste differenze comportano alcuni ostacoli nel viaggiare. Spesso i percorsi degli autobus non coincidono con le esigenze che hanno le donne di viaggiare ad esempio in fasce orarie non di punta o con corse non radiali (dalla periferia al centro) oppure facendo appunto del "trip chaining". Lo stesso vale per l'uso della bicicletta. La bicicletta non viene considerata come un possibile mezzo di trasporto soprattutto per motivi relativi alla complessità del tragitto da compiere e per motivi di sicurezza. L'automobile risponde invece a tutte queste esigenze. Può essere utilizzata per combinare vari tragitti, per trasportare la spesa, per accompagnare i figli mantenendo alto il livello di sicurezza personale.



Misure di verifica sulle questioni di genere

A seguito della suddetta ricerca, tutte le misure di CIVITAS MOBILIS sono state valutate utilizzando lo Strumento di Valutazione di Impatto di Genere. Questo strumento serve ad effettuare una valutazione delle politiche e delle pratiche al fine di verificare se il loro effetto sarà diverso sulle donne e sugli uomini, adattandole al fine di eliminare qualsiasi effetto discriminatorio (Crowley & O'Meara, 2004).

Questo strumento ha permesso di identificare 26 misure di MOBILIS sensibili alle questioni di genere.

Successivamente, ogni città MOBILIS ha scelto una o più misure su cui lavorare. Queste misure spaziano dal car pooling all'utilizzo della bicicletta, dai trasporti pubblici ai corsi di educazione stradale per bambini fino al car sharing.

Risultati e raccomandazioni

In base alla ricerca a tavolino, i risultati dimostrano che, nelle misure di MOBILIS esaminate, esistono delle differenze in relazione al genere.

Per quanto riguarda i modi di viaggiare, ciò che spicca è l'alto tasso di utilizzo dei trasporti pubblici da parte delle donne in confronto all'utilizzo che ne fanno gli uomini. Il caso di Tolosa lo dimostra perfettamente; due utenti su tre dei trasporti pubblici di Tolosa sono donne.

In più, se si guarda al nuovo servizio di car sharing di Venezia, l'utente medio è maschio, di età tra i 30 e 45 anni, sposato con figli e possiede la propria auto oltre ad utilizzare quelle del car sharing. Due utenti del servizio di car sharing su tre sono maschi mentre uno su tre è femmina. Al fine di aumentare il numero di utenti del servizio di car sharing, il Comune di Venezia sta vagliando la possibilità

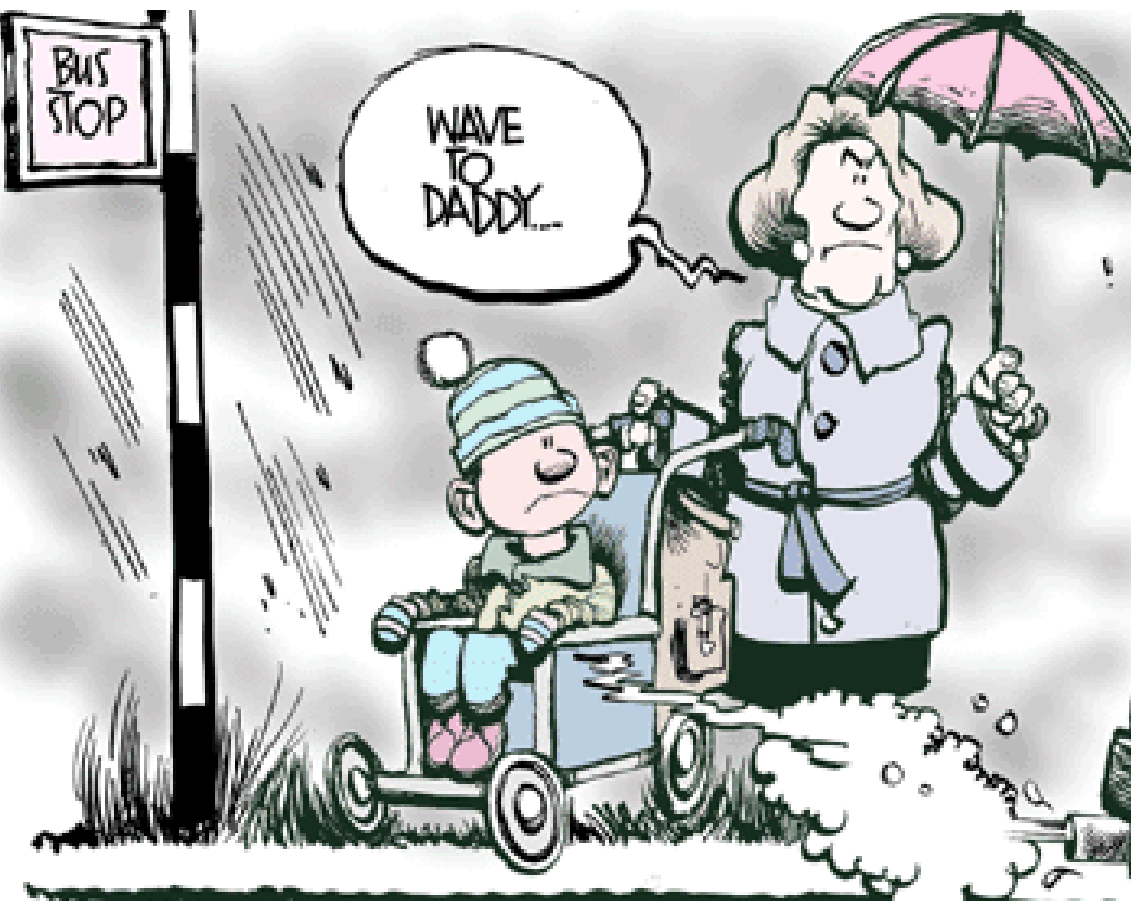
di sviluppare degli gadgets informativi specifici sul car sharing destinati alle donne, da distribuire attraverso canali informali in luoghi come palestre (ad esempio nei corsi di pilates o di danza aerobica), nei negozi di parrucchiere o nei negozi di abiti femminili in giornate specifiche.

Per quanto riguarda l'utilizzo della bicicletta, questo mezzo di trasporto sembra più piacere agli uomini che alle donne. Il caso MOBILIS di Debrecen lo spiega bene in quanto lo studio dimostra che l'uso della bicicletta è più un'attività maschile e che gli uomini percorrono distanze più lunghe rispetto alle donne.

Con questi risultati in mente, il progetto MOBILIS definirà alcune raccomandazioni relativamente alle politiche di genere.

Per maggiori informazioni, contattare Annemie Van Uyten, annemie.van.uyten@mobiel21.be

With permission of the NDP Gender Equality Unit, www.ndpgenderequality.ie



Relazioni sull'implementazione del progetto

Strategie di gestione dei parcheggi a Mestre (terraferma veneziana)



L'obiettivo era di modificare le abitudini di parcheggio dei cittadini e degli utenti attraverso informazioni in tempo reale e una segnaletica che indica la disponibilità di parcheggio nei parcheggi scambiatori, e attraverso una tariffazione differenziata che disincentiva il parcheggio in centro a favore di quello periferico.

Il Comune di Venezia ha svolto una campagna di informazione sui parcheggi rivolta ai cittadini e ha stampato un depliant di presentazione delle aree di ubicazione dei parcheggi scambiatori e dei vari mezzi di trasporto disponibili per ciascuno.

Le tariffe dei parcheggi sono state modificate in modo tale da essere più elevate nelle zone del centro rispetto a quelle di periferia.

I pannelli per le informazioni in tempo reale ad uso degli

utenti dei parcheggi (funzionanti a energia solare) sono stati installati e sono operativi dal mese di ottobre 2008. I pannelli segnalano il nome del parcheggio scambiatore, le indicazioni per arrivarci e il numero di posti disponibili.

Per maggiori informazioni, contattare Gabriele Vergani, gabriele.vergani@comune.venezia.it

Accesso e gestione del traffico in Canal Grande attraverso il sistema ARGOS (Automatic Remote Grand Canal Observation System)

Il Canal Grande, la via acqua più rinomata del mondo è ora visibile in diretta su internet grazie al Progetto ARGOS, uno strumento di monitoraggio della velocità installato affinché la Polizia Municipale possa controllare il Canal Grande attraverso quattordici telecamere.

Sul sito www.argos.venezia.it l'informazione registrata dalle telecamere è a disposizione anche dei cittadini e dei turisti con una definizione minore rispetto a quella in uso dalla Polizia Municipale per motivi di privacy.

Il sistema è in funzione da novembre 2007. Tuttavia, a causa della legge sulla privacy, non possono essere comminate multe grazie alle registrazioni di ARGOS e per questo motivo, la polizia utilizza il sistema per intercettare i trasgressori.

Il sistema è molto diffuso sia a livello locale sia a livello internazionale.

Per maggiori informazioni, contattare Manuele Medoro, manuele.medoro@comune.venezia.it



Il traffico e i piani per la mobilità – che ne pensi?



Il 5 settembre 2008 MOBILIS si è recato nelle strade di Odense per un altro incontro con la cittadinanza.

Abbiamo montato un padiglione dimostrativo esponendo i lavori in corso circa il nuovo piano dei trasporti e della mobilità di Odense. Abbiamo fatto vedere le cartine, i prospetti, i film di animazione in tre dimensioni sui futuri scenari e abbiamo chiesto ai cittadini cosa ne pensavano. Gli addetti ai lavori e i project manager accoglievano i visitatori scambiando idee e opinioni con ottimi risultati.

La serata è stata un grande successo. 250 cittadini hanno visitato il padiglione e con 200 di loro si è discusso del nuovo piano del traffico e della mobilità di Odense. E' stata una grande opportunità per il Comune di Odense che ha potuto così interloquire direttamente con i suoi cittadini il cui vicinato e abitudini di trasporto saranno modificate dal nuovo piano.

“Volevamo capire quali erano gli aspetti del piano che potevano nuocere ai cittadini, capire come usano i mezzi pubblici e rispondere alle loro domande relativamente al piano del traffico prossimamente implementato. Il piano avrà moltissime conseguenze su moltissima gente ed è per questo motivo che per noi era importante comunicare i cambiamenti positivi che il piano porterà alla nostra città” ha dichiarato il traffic planner Jette Schmalfeldt.

I benefici sono molto più importanti che la semplice chiusura di un'asse principale che passa attraverso il centro città. Si potrà già beneficiare di una riduzione dell'inquinamento atmosferico che gioverà sia alla salute che all'ambiente. Miglioreranno le condizioni dei ciclisti e dei pedoni e il centro diventerà un luogo di socialità grazie al minor traffico.

“Abbiamo scelto questa serata specifica per le nostre attività di disseminazione in quanto molti cittadini venivano in città. Il centro cittadino era vivo, con musei, teatri, negozi e uffici aperti e con attività culturali organizzate. Si respirava una piacevole e rilassante atmosfera e le persone avevano il tempo di fermarsi e farsi coinvolgere nel nostro progetto” ha detto Jette Schmalfeldt.

Per maggiori informazioni, contattare Kristina Edren, KME@odense.dk



Valutazione dei Corridoi ad Alta Qualità a Tolosa



Una delle misure MOBILIS a Tolosa mira ad implementare dei corridoi dedicati agli autobus sulle strade principali del centro città. La misurazione dell'impatto sulle condizioni del traffico si basa su un metodo di confronto tra il prima e il dopo utilizzando degli indicatori specifici. Per fare questo, sono state avviate due campagne con una metodologia simile, una nel novembre 2006 e poi l'anno successivo, nel novembre 2007 dopo l'apertura dei corridoi dedicati. L'analisi dei risultati è stata complessa a causa della riorganizzazione della rete degli autobus a seguito dell'apertura della linea B della metropolitana. In più, a livello generale, c'era anche il problema di distinguere tra l'impatto dei corridoi e quello dovuto all'apertura della linea B della metropolitana. I risultati positivi sono una riduzione del tempo dei percorsi in autobus, stimati a meno 10% del tempo totale degli autobus nell'area di riferimento (incluse le fermate commerciali). E' prevista una riduzione degli incidenti se gli effetti osservati sulle aree attrezzate con corridoi dedicati agli autobus prima del progetto Mobilis verranno riprodotti. Gli impatti temuti sulle condizioni del traffico automobilistico dovuti alla riduzione del numero di corsie in alcune aree sembrano non esserci. Questo forse grazie anche all'apertura della linea B della metropolitana. In generale, abbiamo rilevato impatti positivi dei corridoi dedicati agli autobus nel progetto MOBILIS a Tolosa.

Per maggiori informazioni, contattare Jonathan Turgy, jonathan.turgy@tisseo.fr

Tariffazioni innovative per i clienti di Tisséo

Nel giugno 2007 Tisséo ha lanciato il suo nuovo sistema di biglietti contactless. A partire da quella data, la "Carte PASTEL" è entrata a far parte della vita dei clienti Tisséo. Dopo un paio di mesi di rodaggio del sistema e di correzioni delle anomalie, Tisséo ha lanciato due prodotti innovativi per sfruttare al massimo le nuove possibilità del sistema di biglietteria creato da ACS.

1. Il primo prodotto sperimentato è rivolto ai pendolari che utilizzano spesso la rete Tisséo per recarsi al lavoro. Questo prodotto, nominato ACTIVEO è un abbonamento annuale il cui pagamento viene effettuato automaticamente all'inizio di ogni mese. Questa tariffazione specifica è stata sperimentata con sei aziende (pubbliche e private) che hanno già implementato un piano di trasporto per i propri pendolari (Plan de Déplacements d'Entreprise). In alcuni casi, l'azienda contribuisce in parte al costo dell'abbonamento (un rimborso del 50% dell'abbonamento che equivale a 28 euro al mese). La valutazione di questo prodotto ha dato dei risultati positivi e delle ottime reazioni da parte dei pendolari (99% di soddisfatti). ACTIVEO ha permesso inoltre di modificare il loro comportamento nei confronti del pendolarismo che è cambiato nel 37% degli intervistati (1600 questionari compilati). Comunque, i motivi principali di questi cambiamenti



rimangono la nuova offerta di trasporto pubblico e l'apertura della seconda linea della metropolitana, oltre al rimborso da parte del datore di lavoro del 50% del costo dell'abbonamento. Tuttavia, questo prodotto completa l'offerta fatta da Tisséo a questa categoria della popolazione che verrà pubblicizzato dai dipendenti stessi all'interno della loro azienda. L'estensione di questo prodotto all'intera popolazione attiva è ora al vaglio al fine di essere avviata all'inizio del 2009.

- Il secondo prodotto innovativo sperimentato nell'ambito di MOBILIS è una carta non nominale che permette di caricare un numero illimitato di biglietti singoli (da 1 a 100 al costo di 1,17 euro a biglietto) oppure un abbonamento non nominale mensile o settimanale. Questo prodotto è rivolto a coloro che non usano frequentemente i mezzi (o che non sono interessati nell'acquisto di un abbonamento mensile classico) e anche a coloro che non desiderano sottoscrivere un abbonamento nominale. Questo esperimento è stato svolto con 100 utenti volontari che hanno dimostrato il loro interesse in questo tipo di prodotto, soprattutto per un suo utilizzo familiare. Questo esperimento ha infatti dimostrato una nuova pratica interessante in cui degli utenti che usano i mezzi frequentemente acquistano questa carta che poi condividono con persone che viaggiano con loro o che non utilizzano abitualmente i mezzi pubblici. Infatti, metà dei partecipanti ha condiviso la propria carta con membri della famiglia (compagni, figli, ecc.). In concreto, il 27% di questi utenti indiretti ha dichiarato di non utilizzare (o di utilizzare raramente) i trasporti pubblici. Di conseguenza, questo prodotto è considerato una risposta adatta e innovativa ai bisogni degli utenti non frequenti. Per il 70% dei partecipanti, questo prodotto semplifica l'utilizzo della rete Tisséo e il 25% degli intervistati ha dichiarato di aver incrementato l'utilizzo dei trasporti pubblici durante l'esperimento.

Per maggiori informazioni, contattare Alexandre Blaquièrre, alexandre.blaquierre@tisseo.fr

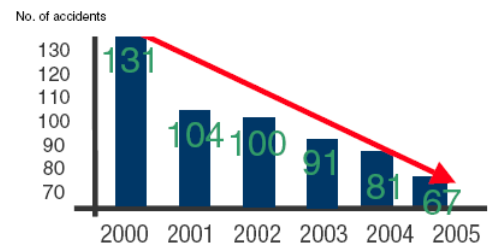
Guida Pratica per amministrazioni che vogliono implementare una politica a favore della ciclabilità

Nel quadro del progetto MOBILIS, il Comune di Tolosa è l'animatore di un gruppo di lavoro che si occupa dell'analisi

dell'utilizzo delle biciclette nell'area metropolitana di Tolosa e dei piani d'azione strategici intermodali. L'obiettivo principale rimane quello di promuovere la bicicletta quale mezzo di trasporto, ossia di proporre uno strumento per quelle amministrazioni che vogliono sviluppare le loro politiche nei confronti della ciclabilità.

Dalla fine del 2005 fino a giugno del 2007, il gruppo di lavoro ha redatto una relazione sulla pratica e l'uso della bicicletta. In questa relazione, si dice che l'uso della bicicletta è una pratica in costante crescita dal 1996 ma con una quota modale stagnante. 62% delle famiglie possiedono almeno una bicicletta, un elevato livello di attrezzature ma l'intermodalità della bicicletta è piuttosto marginale. (600 tragitti/giorno in bicicletta su più di 100

Number of accidents per year from 2000 to 2005 at Toulouse



000 tragitti). Il 40% dei ciclisti ha meno di 25 anni. Il 70% dei tragitti in bicicletta sono per percorrere distanze da 1 a 5 km e maggiormente nel centro cittadino (pochissimi i viaggi intercomunali). Alla fine del 2006 l'area metropolitana di Tolosa comprendeva più di 300 km di piste ciclabili e a differenza degli altri mezzi di trasporto, gli incidenti di bicicletta sono in continuo declino dal 2005. Inoltre, il problema del parcheggio anche se ancora rilevante sembra essere meno importante rispetto al 1998. Infine, un servizio di noleggio bici è stato messo in piedi da Tisséo e dal Comune di Tolosa nel 2004, andando incontro ad una vera domanda e creando un primo tipo di servizio prima della creazione di stazioni automatiche di biciclette (VélôToulouse, dalla fine del 2007).

Da luglio 2007 e per un anno, il gruppo di lavoro ha definito dei temi e li ha elaborati in azioni contenute poi nella "Guida pratica per amministrazioni che desiderano implementare una politica a favore della ciclabilità". Le linee guida contenute nella guida pratica sono le seguenti:



Infrastrutture (piano per la ciclabilità, segnaletica e parcheggi), Servizi (noleggio, parcheggi, servizi di riparazione), Comunicazione, sensibilizzazione e educazione, monitoraggio attivo delle infrastrutture e un osservatorio (istituzione del follow up e di indicatori di valutazione per le politiche di ciclabilità).

Inoltre, questo lavoro permette la creazione di una rete locale di persone che lavorano per favorire l'uso della bicicletta nel contesto urbano. Lo scopo è di fare durare questo gruppo di lavoro tecnico e di organizzare degli incontri regolari su progetti strutturati quali la definizione o la revisione del piano per la rete di piste ciclabili, l'istituzione di una strategia di comunicazione, la progettazione di un piano inter-comunale, ecc.

Infine, l'obiettivo di questo lavoro è di dare maggiore im-



portanza all'aggiornamento del Piano di trasporto urbano nella parte relativa ai modi di trasporto ecocompatibili, portato avanti da Tisséo.

Per maggiori informazioni, contattare Jonathan Turgy, jonathan.turgy@tisseo.fr

Veicoli puliti e carburanti alternative a Debrecen

La valutazione dei test sul biodiesel è terminata. Questi test analizzano una miscela di gasolio a motore e di biodiesel in tre composizioni diverse: 10%, 20% e 50% di parti di biodiesel.

I risultati finali notati dai proprietari delle automobili

sono:

- Il conducente non nota la riduzione di potenza del motore.
- In media, il rumore del motore non è maggiore ma un po' più duro e sonoro.
- Il colore dei fumi è più leggero /più bianco e il tasso di emissioni di fuliggine è diminuito.
- Il consumo di carburante non è per nulla aumentato al contrario, diminuisce a seconda della concentrazione di biodiesel.

Essendo i risultati finali positivi, il progetto di ricerca di carburanti alternative può essere considerato un successo e si può già utilizzare il nuovo materiale sui veicoli riconvertiti.

Per maggiori informazioni, contattare András Teleki, telekia@hajduvolan.hu

Ritardi nell'implementazione dell'ampliamento della zona pedonale a Debrecen

I piani per l'estensione della zona pedonale del centro sono pronti da molto tempo. Dalla nostra ultima newsletter è giunto anche il permesso di inizio lavori. Nonostante ciò, l'implementazione del progetto non avverrà prima della fine del progetto CIVITAS II.

A causa di un ristretto budget per il 2008, l'implementazione non può iniziare quest'anno. L'inserimento dell'ampliamento della zona pedonale nella strategia di sviluppo della città è già un notevole miglioramento. Si spera che nel 2009 i lavori possano avere inizio e fra alcuni anni, Debrecen avrà un centro città più esteso e più pulito.

Per maggiori informazioni, contattare László Krajczár, krajczar@ph.debrecen.hu





Accesso e gestione dei parcheggi a Debrecen

La misura si è conclusa con molto successo e ci sono buone opportunità di continuare con le buone prassi. Lo studio finale è in fase di preparazione e sarà prodotto da HBM ÁKK.

Nell'ambito del progetto, 15 incroci sono stati attrezzati con 50 strumenti per il conto alla rovescia. I pannelli elettronici dei parcheggi scambiatori sono stati installati e i pannelli a messaggio variabile fanno ora parte integrante del sistema di controllo del traffico cittadino, il che significa che durante i vari eventi in città le informazioni possono essere diffuse. Inoltre, la regolazione della segnaletica è terminata.

Vengono svolti continui sforzi (ad esempio l'apertura di una corsia per il parcheggio in via Széchenyi) al fine di riordinare tutto il sistema parcheggi di Debrecen.

Per maggiori informazioni, contattare László Krajczár, krajczar@ph.debrecen.hu

Valutazione del programma formativo per i conducenti di mezzi pubblici

Alcuni conducenti selezionati hanno partecipato ad un corso di formazione che aveva come obiettivo di migliorare le loro capacità alla guida in contesti speciali o di emergenza oltre a sensibilizzarli sui metodi di guida che fanno risparmiare carburante.

I conducenti si sono sentiti fieri di essere stati scelti e hanno considerato il corso come un premio. L'applicazione giornaliera delle conoscenze acquisite dimostra che la formazione può soddisfare i bisogni di un gruppo di conducenti diversificato. Gli elementi di maggiore novità sono stati valutati come i più possibili di applicazione; motivi per cui avvengono delle circostanze che portano ad una guida poco sicura, frenaggio di emergenza, e ingresso in curve scivolose.

Come i conducenti che hanno partecipato al corso, si spera che i risultati pratici della formazione possano essere visibili in un prossimo futuro.

Per maggiori informazioni, contattare László Krajczár, krajczar@ph.debrecen.hu

Maggiori sforzi per la diffusione

In Ungheria, l'anno scolastico inizia a settembre, il che significa che mentre si continua a lavorare con l'attuale campagna informativa, è necessario mobilitare maggiore energia per informare i nuovi studenti universitari sui servizi di car pooling.

La squadra di lavoro dedicata alle attività di disseminazione ha già contattato il rettore dell'Università per trovare il modo di inviare dei messaggi agli studenti via "Neptune" uno dei canali di comunicazione universitaria più efficiente.

Si spera fra alcune settimane che dozzine di matricole si iscriveranno al servizio e inizieranno ad utilizzare questa possibilità unica.

Per maggiori informazioni, contattare László Krajczár, krajczar@ph.debrecen.hu



MOBILIS incontra gli stakeholders

Veicoli puliti in aree urbane
Workshop tecnico a Lubiana



I workshop tecnici di CIVITAS MOBILIS si svolgono durante ogni incontro di coordinamento tecnico e si focalizzano su argomenti comuni a tutte le città di MOBILIS – e anche alla maggior parte delle città CIVITAS. I workshop sono organizzati dalla città ospitante, dalle città partner e dai partner del work package orizzontale.

Il workshop organizzato a Lubiana l'8 ottobre 2008 riguardava i carburanti alternativi e le questioni relative ai veicoli puliti. I cambiamenti climatici causati in gran parte dai gas serra, dal traffico in costante aumento e la diminuzione di risorse petrolifere e gas accompagnata dall'aumento del prezzo dei carburanti rientrano tra le maggiori sfide globali del 21° secolo.

A Lubiana, alcuni relatori hanno affrontato le questioni relative ai carburanti alternativi, soprattutto a causa della recente controversia sui biocarburanti e dell'aumento del prezzo del cibo. Marcel Braun (Rupprecht Consult) ha introdotto in modo generale l'argomento e ha sottolineato che "la prima generazione di biocarburanti rifornisce i consumatori con una percentuale minore del loro fabbisogno energetico. Meccanismi di seconda o maggiore generazione promettono di arrivare ad un rendimento energetico più efficiente con conseguenze minori". Naturalmente queste tecnologie non sono ancora state sviluppate e di solito sono piuttosto care.

Gregor Cunder (LPP, Compagnia di Trasporto Pubblico di Lubiana) ha presentato l'esperienza della LPP con i test sul biodiesel. Ha sottolineato che l'introduzione di biodiesel alla LPP ha dato risultati lodevoli e ha aiutato i manager delle flotte ad avere una visione più chiara dell'argomento. Tuttavia, per motivi interni e per il posizionamento del biodiesel sul mercato sloveno non è possibile avere più di 20 autobus alimentati al 100% con il biodiesel.

Il Dr. Viktor Jeji dell'Istituto di Agricoltura Sloveno ha presentato il dilemma tra biodiesel e produzione di cibo e ha fornito molti motivi validi per sviluppare ulteriormente i carburanti alternativi in Slovenia, soprattutto per quanto riguarda la colza. In aggiunta, Szilvia Kormányos dell'Università di Debrecen ha presentato la loro esperienza di veicoli alimentati a metano e con biocarburanti e le condizioni necessarie per l'utilizzo di carburanti alternativi.

Thomas Fischer ha presentato l'esperienza del Comune di Graz con le molte misure volte a migliorare la salute, l'ambiente e le condizioni del traffico e dei trasporti.

Sawomir Jarzbkowski ha dato una presentazione dettagliata della Solaris Bus & Coach S.A. e della loro linea di prodotti con una particolare attenzione al bus ibrido Solaris



L'Urbino 18 Hybrid Dresda e Lipsia, www.solarisbus.pl, P. Schmidt

Prossimi Eventi

Urbino 18. Si dice che questo autobus sia all'avanguardia degli sviluppi attuali. Per ottenere i migliori risultati possibili, la Solaris Bus & Coach S.A. ha deciso di utilizzare il sistema ibrido prodotta dalla Allison Transmission, in base all'esperienza di centinaia di autobus ibridi negli Stati Uniti.

Questo modello di sistema ibrido combina la potenza del motore diesel con due motori elettrici. Sistemi di controllo all'avanguardia assicurano che il motore diesel funziona alla velocità ottimale in ogni momento. La potenza in eccesso viene utilizzata per ricaricare le batterie dell'autobus. Il sistema ibrido inoltre permette di recuperare l'energia durante la frenata. Questa viene immagazzinata nelle batterie e riutilizzata per accelerazioni successive dell'autobus.

Alla fine del workshop, un rappresentante del Comune di Rotterdam ha presentato la politica di veicoli puliti della città. Questa città è rinomata per aver introdotto nella flotta dei veicoli di servizio e nei veicoli del comune veicoli di questo tipo.

Per maggiori informazioni, contattare Nataša Oplotnik, natasa.oplotnik@ljubljan.si



Conferenza finale

A nome dei 4 Progetti Dimostrativi CIVITAS II (CARAVEL, SMILE, SUCCESS e MOBILIS) e dell'Azione di Supporto GUARD, siamo felici di invitarvi alla Conferenza Finale CIVITAS II che sarà organizzata nella città francese di Tolosa dal 21 al 23 gennaio 2009.

La conferenza finale sarà l'occasione di radunare i rappresentanti della Commissione Europea, i rappresentanti politici a livello locale e gli addetti ai lavori coinvolti sin dall'inizio nel 2005 nel programma CIVITAS II a condividere le proprie esperienze e buone prassi nell'ambito della mobilità urbana sostenibile.

Le 17 città europee, coinvolte attivamente in questi quattro progetti dimostrativi collaborano al fine di promuovere una mobilità urbana più sostenibile e di proporre delle soluzioni sostenibili in termini di veicoli puliti, pianificazione urbana, gestione di produzione di beni, servizi e gestione di mobilità, promozione di misure soft, nuovi utilizzi di veicoli privati e competitività dei trasporti pubblici.

Questo evento di chiusura promuoverà i risultati concreti ottenuti durante il programma CIVITAS II e permetterà alle città di esporre e presentare le loro esperienze pratiche e le soluzioni a beneficio di tutti i partecipanti.

Maggiori informazioni e la bozza del programma, che verrà aggiornata regolarmente, sono disponibili alle pagine web della Conferenza Finale di CIVITAS II www.civitas.eu/final_conference.

Le iscrizioni on line sono aperte fino al 9 gennaio 2009 solo sul sito della Conferenza Finale. Per ogni altra domanda, è possibile contattare Aurore ASOREY all'indirizzo aurore.asorey@tisseo.fr

Ci vediamo a Tolosa!



CIVITAS MOBILIS città e partners

Nel 2004, le città di Tolosa (Francia), Debrecen (Ungheria), Lubiana (Slovenia), Odense (Danimarca) e Venezia (Italia), assieme ai principali stakeholder in tema di mobilità locale hanno stretto un partenariato europeo per "l'Implementazione di Iniziative di Mobilità per la Sostenibilità Locale" e il progetto CIVITAS MOBILIS ne è il risultato tangibile.

Il progetto ha come obiettivo l'implementazione di strategie radicali per un trasporto urbano pulito nelle

cinque città e la costruzione di una nuova cultura per una mobilità urbana più pulita nell'ambito del più ampio sviluppo sostenibile. Il progetto permetterà di coinvolgere gli stakeholder più adeguati e il trasferimento di buone prassi ad altre comunità urbane in tutta Europa. Nel corso dei quattro anni di durata del progetto, i 30 partner lavoreranno su vari temi articolati in otto tematiche tecniche e cinque tematiche di politiche per il miglioramento della mobilità.

I Partners principali:



Area Urbana di TOLOSA (F)

<http://www.tisseo.fr/>

- Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, Tisseo-SMTC
- Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse
- Communauté d'Agglomération de Toulouse Sud-Est
- Comune di Tolosa
- Comune di Blagnac
- Connex Toulouse
- Gaz de France
- Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-Ouest
- Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse Aire Urbaine



DEBRECEN (H)

<http://www.debrecen.hu/>

- Comune di Debrecen
- DKV Azienda di Trasporto di Debrecen
- Hajdú Volán Transportation Inc.
- Hajdú-Bihar Azienda per la Manutenzione stradale della Contea
- Università di Debrecen



VENICE (I)

<http://www.comune.venezia.it/>

- Comune di Venice
- ACTV S.p.A.
- Azienda Servizi Mobilità S.P.A.
- VESTA S.p.A. Venezia Servizi Territoriali Ambientali
- Agire - Agenzia Veneziana per l'Energia
- Commissario Delegato dal Governo per il Traffico Acquatico nella Laguna di Venezia
- Forma Urbis S.a. S



ODENSE (DK)

<http://www.odense.dk/>

- Comune di Odense



LJUBLJANA (SLO)

<http://www.ljubljana.si/>

- Comune di Lubiana
- Azienda di Trasporto Pubblico di Lubiana
- Industria chimica TEOL
- Università di Maribor, Facoltà di Ingegneria Meccanica, Istituto per l'Energia e l'Ingegneria Ambientale
- Istituto di Agricoltura Sloveno
- Centro Regionale per l'Ambiente dell'Europa Central ed Orientale

PARTNERS DI SUPPORTO

- Mobil21 (B)
- Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH, (D)



CIVITAS - Trasporti migliori e più puliti in città - è l'acronimo di City-Vitality-Sustainability (Città - Vitalità - Sostenibilità).

Con l'iniziativa CIVITAS, l'Unione Europea vuole dare un impulso decisivo fornendo supporto e valutazione all'implementazione delle ambiziose strategie integrate per il sistema di trasporto sostenibile che dovrebbero portare a cambiamenti sostanziali per il benessere dei cittadini europei.

CIVITAS I ha avuto inizio nei primi mesi del 2002 (nell'ambito del 5° Programma Quadro di Ricerca); CIVITAS II è iniziato nel 2005 (nell'ambito del 6° Programma Quadro di Ricerca).

CIVITAS I (2002-2006) coinvolse 19 città raggruppate in 4 progetti dimostrativi, mentre CIVITAS II (2005-2009) vede la partecipazione di 17 città raggruppate in 4 progetti dimostrativi. Queste 36 città europee sono finanziate dall'Unione Europea con 100 milioni di euro. Il budget complessivo dell'iniziativa supera i 300 milioni di euro.

Obiettivi:

- promuovere ed implementare misure di trasporto urbano sostenibile, basato sull'utilizzo di energie pulite e a basso consumo
- implementare pacchetti integrati di misure sia tecniche che di politiche nel campo dell'energia e dei trasporti organizzate in otto categorie
- costruire una massa critica e dei mercati per l'innovazione

Due progetti orizzontali supportano i progetti dimostrativi e le città coinvolte nell'iniziativa CIVITAS attraverso:

- Le valutazioni trasversali e la disseminazione in tutta Europa in collaborazione con i progetti dimostrativi
- L'organizzazione del meeting annuale dei membri del Forum CIVITAS
- Il sostegno alla Segreteria del Policy Advisory Committee (PAC)
- Lo sviluppo di raccomandazioni per lo sviluppo di un effetto moltiplicatore di lungo periodo di CIVITAS

Elementi chiave di CIVITAS

- CIVITAS è coordinato dalle città: è un programma "di città per le città"
- Le città sono al centro dei partenariati pubblici e privati locali
- L'impegno politico è un requisito fondamentale
- Le città sono dei "laboratori" viventi per l'apprendimento e la valutazione

La Newsletter di CIVITAS MOBILIS è prodotta dai partner del progetto MOBILIS, co-finanziata dalla Commissione Europea attraverso l'INIZIATIVA CIVITAS (<http://www.civitas-initiative.org/>). La E-newsletter di MOBILIS è pubblicata con scadenza trimestrale (per tutta la durata del progetto). Per ricevere gratuitamente la newsletter, inviare un'e-mail a international.relations@comune.venezia.it La E-newsletter di CIVITAS MOBILIS è disponibile on-line su <http://www.civitas-mobilis.org/>

Le foto di copertina sono tratte da FGM AMOR Austrian Mobility Research CD "Emotions for Clean Urban Transport", 2004. Gerhard Steinwender (Austria). Per ulteriori informazioni visitate il sito <http://www.emotional-campaigns.net>. Il poster e le cartoline di copertina sono state fornite dal Comune di Odense.

Redattori: Milena Marega, +386 1 425 70 65, milena.marega@guest.arnes.si e Jane Wallace-Jones, +39 041 2700826, jane.wallacejones@comune.venezia.it in cooperazione con i Site Dissemination Manager delle città del progetto CIVITAS MOBILIS.

Produzione: Centro Regionale per l'Ambiente dell'Europa Centrale ed Orientale, Comune di Lubiana.

