

o nas

non-profit

biznes

Projekt REGIO MOB

8
maja
odbyło
się
kolejne
spotkanie
w
ramach
projektu
REGIO
-
MOB,
na
którym

omawiano
efekty
prac
nad
wdrożeniem
Regionalnego
Planu
Mobilności
(tzw.
action
plan).

W
ramach
spotkania
omówione
zostały
rozwiązania
komunikacyjne
związane
z
realizowanymi
inwestycjami
na
terenie
gminy
Niepołomice,
między
innymi
budowa
węzła
autostradowego
w
Podtężu
oraz
budowa
sieci
parkingów
P&R
w
Niepołomicach,
Staniątkach,
Podtężu
i
Woli
Batorskiej.
Dodatkowo
poruszone
zostały
problemy
z
jakimi
trzeba
będzie
się
zmierzyć
realizując
dany
projekt.
Dziękujemy
za
spotkanie

w
naszej
przestrzeni
LAS
Open
Space.

▪
(http://lasopenspace.pl/rebio_mob-8-maja-2019-1-na-www/)

powierzchnia bez ograniczeń



(<https://www.facebook.com/LASopenspace/>)



(<http://lasopenspace.pl/kontakt>)



(<http://lasopenspace.pl/dokumenty-do-pobrania>)



- Rekreatur
- Kje in kdaj
- Video in Foto
- Novice
- Drugi o nas
- Prijava in nastanitev

REGIO – MOB projekt spodbujanja trajnostne mobilnosti NOVICE



Prometni inštitut Ljubljana d.o.o. je aprila 2016 kot partner mednarodnega konzorcija začel z izvedbo EU projekta »REGIO-MOB – Interregional Learning towards Sustainable Mobility in Europe: the REGIO-MOB Experience«, ki se izvaja v okviru programa *Interreg Europe*. Projekt, ki je sofinanciran z evropskimi viri v višini 1,14 milijona evrov sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj, se bo izvajal do konca marca 2020. Namen projekta je spodbujanje razvoja in uporabe dobrih praks trajnostne mobilnosti v evropskih regijah, ki temelji na prenosu uspešnih rešitev in na medsebojnem učenju med

vključenimi regijami. Projekt REGIO-MOB, njegov namen in zahtevane cilje projekta aktivno podpira Ministrstvo za infrastrukturo RS in pri izvedbi projekta sodeluje kot osrednji ključni zainteresirani deležnik v Sloveniji.

Koncem marca je bilo v Edinbourghu na Škotskem diseminacijsko srečanje partnerjev projekta **REGIO-MOB / Interreg Europe**. Njegov namen je spodbujanje razvoja in uporabe dobrih praks trajnostne mobilnosti v evropskih regijah. V projekt so vključeni partnerji iz 6 EU držav. Slovenijo v njem predstavlja ekipa, ki jo vodi dr. Mateja Matajič iz Prometnega inštituta Ljubljana. Na srečanju naj izmed zanimivih predstavitev dobrih praks izpostavimo projekt **GO E-bikes- sistem izposoje električnih koles** za ljudi z gibalnimi težavami, ki so ga na srečanju predstavili predstavniki podjetja iz Škotske. V njem ugotavljajo, da zdajšnji uporabniki sistema e-koles le teh prej niso nikoli ali le redko uporabljali. Izmed njih je 45% žensk in 55% moških kar je bistveno boljše razmerje kot pri uporabnikih navadnih koles (25% ženske in 75% moški). Kar 26% jih prej niti navadnega kolesa ni uporabljalo za rekreacijo in ohranitev zdravja. E- kolo spodbuja tudi tiste z zdravstvenimi in gibalnimi težavami k gibanju. S tem posredno spreminjajo svoje potovalne navade in spodbujajo svojo okolico k uveljavitvi vseh elementov trajnostne mobilnosti. Sistem GO E-bikes je uporaben v lokalnem okolju kot dobra povezava med javnimi objekti, bolnišnicami, šolskimi centri, postajami javnega prometa in starostnimi ter drugimi skupinami (npr. domovi upokojencev, društva invalidov).

Posted by Andrej Zalokar at 10:38

Število prijavljenih ekip podvojeno!

POP6 – nagrajenci akcije 'Pripelji srečo v službo'

[PRIJAVA EKIP](#)

[Fotogalerija](#)

Glavni pokrovitelji:



Pokrovitelji:



Koristne povezave:



Arhiv

Arhiv

Izberite mesec

Ponudba / Offer

[Kolesarski dan pod Storžičem / 19.maj 2018](#)

[Rekreatur je nepozabno doživetje](#)

[Tura na kolesu in pod Golico](#)

[Ta dooolgi kolesarski teden / Kranj, 20. – 28.maja](#)

Elezioni amministrative 10 giugno 2018

Programma elettorale della coalizione che sostiene
Orlando Pucci candidato sindaco della Città di Velletri

Tu sei la mia Città

Velletri, 12 maggio 2018

Solida, partecipata

Il sostegno consapevole dei cittadini può essere un elemento fondamentale di coesione e tenuta sociale, per questo vogliamo coinvolgerli e renderli partecipi della formazione del bilancio comunale. Nel farlo, i criteri di trasparenza e accessibilità debbono orientare la gestione economica dell'amministrazione comunale e delle società partecipate, in modo tale da garantire che i risultati raggiunti siano misurabili in termini qualitativi e quantitativi. In questo quadro, il tema della solidità e della competitività delle società partecipate per noi continuerà ad essere strategico. Solo un uso efficiente delle risorse economiche a disposizione, infatti, consente di agevolare e sostenere il cittadino al momento della determinazione dei tributi e delle tariffe. Più in generale, il buon governo è possibile solo se si possiedono la lungimiranza e la competenza di individuare e definire obiettivi strategici anche per il lungo periodo, che siano in grado cioè di costruire una visione della città che vada oltre i cinque anni di mandato.

Il nostro è un programma di governo che può realizzarsi appieno solo attraverso una contaminazione reciproca tra la nostra ambizione e quella della città: un impegno comune per una crescita e uno sviluppo condivisi, nel segno della modernità e della conoscenza.

Bilancio e politiche fiscali

Il Bilancio comunale dovrà essere annualmente costruito con scrupolosità e nel rigoroso rispetto della normativa. Nella predisposizione del bilancio e nella programmazione degli interventi, si terrà conto dell'equilibrio tra l'esigenza di raggiungere gli obiettivi individuati e la necessità di limitare la spesa. Si continuerà a fare ricorso a forme di finanziamento pubblico qualificando ulteriormente la capacità di partecipazione a bandi europei, nazionali e regionali; saranno anche valutate forme di finanziamento privato nei limiti consentiti dalla legge. L'amministrazione garantirà il ruolo di controllo e di indirizzo generale. La gestione delle entrate proprie ha assunto negli ultimi anni importanza determinante. Le leve tributarie e tariffarie rappresentano oggi una parte notevole dei bilanci degli enti locali per la copertura delle spese correnti e la conseguente erogazione dei servizi ai cittadini.

Bilancio partecipato

Seguiremo il metodo del Bilancio Partecipato nel quale i cittadini e le associazioni saranno protagonisti nella determinazione degli interventi nella programmazione del bilancio di previsione.

Avanzo di amministrazione

L'avanzo di amministrazione sarà principalmente destinato alla realizzazione delle opere pubbliche e alla valorizzazione delle periferie.

Pagamento alle imprese

Saranno attivate tutte le procedure virtuose per ridurre ulteriormente i tempi di pagamento per le imprese che già sono inferiori a quelli previsti dalla normativa. Una misura necessaria a garantire la qualità del lavoro e rispetto per gli impegni economici assunti dalle imprese.

Riduzione delle tasse

Avvieremo una complessiva revisione delle tariffe e dei tributi con l'obiettivo di una equa riduzione del carico fiscale. Saranno revisionati i regolamenti per legare al reddito la pressione fiscale, in particolare per le tariffe dei servizi a domanda individuale come la mensa e il trasporto scolastico. Sarà introdotta la tariffa puntuale per i rifiuti, ovvero la contribuzione in base alla quantità di rifiuto prodotto che porterà notevoli vantaggi economici per le famiglie e le imprese maggiormente virtuose.

Organizzazione

Le sfide complesse che attendono l'amministrazione pubblica impongono un serio impegno in formazione e conoscenza, utilizzeremo ogni strumento per consentire che ciò avvenga anche attraverso una costante collaborazione con Anci e le altre qualificate associazioni che rappresentano gli enti locali. In particolare, si intende:

- mettere in atto gli strumenti normativi vigenti al fine di assicurare elevati standard qualitativi ed economici dei servizi offerti e la crescita delle competenze professionali, attraverso strumenti premianti della performance legati all'individuazione di obiettivi per i dirigenti che siano strategici, raggiungibili, misurabili e coerenti con l'indirizzo politico dell'amministrazione;
- valorizzare il merito dei dipendenti tenuto conto delle loro funzioni di responsabilità, promuovendo iniziative di formazione per la loro crescita professionale;
- adeguare le funzioni e gli orari degli uffici di contatto con il pubblico e creare un moderno ufficio per le relazioni con il pubblico integrato con i sistemi di comunicazione;
- aggiornare le modalità di segnalazione dei disservizi con la creazione di un sistema di monitoraggio che consenta l'interazione diretta dei cittadini.

Partecipate

Le due società partecipate del Comune di Velletri, Volsca Ambiente SPA e Velletri Servizi, devono rappresentare un modello di efficienza, organizzazione e soprattutto debbono essere vicine al cittadino. Devono garantire servizi efficaci a vantaggio del lavoro e del territorio sulla base di una gestione e di un modello di società esempio di una migliore qualità urbana.

Volsca Ambiente

La Volsca Ambiente e Servizi SpA oggi è una società efficiente e sana e lavoreremo per renderla sempre più competitiva. Occorre, pertanto, preservare il *core business* dell'azienda valorizzando il concetto del rifiuto visto come risorsa, attraverso:

- il costante aggiornamento degli obiettivi aziendali e una *governance* funzionale alle esigenze crescenti, poiché il valore di una azienda passa anche dalla capacità di adattarsi alle nuove opportunità;
- la certezza del posto di lavoro: per sostenere la *mission* della società, occorre creare tutte le condizioni per la stabilizzazione del personale impiegato, superando logiche di precarietà. Questa, insieme alla gestione virtuosa dell'azienda, è funzionale al raggiungimento degli obiettivi specifici della Volsca Ambiente;

Velletri Servizi

La Velletri Servizi è l'azienda complementare al Comune che gestisce servizi importanti per il cittadino al quale deve garantire funzionalità e vicinanza. Per questo è necessario:

- un Piano industriale competitivo e funzionale al miglioramento della gestione della società;
- l'ottimizzazione dei costi di gestione, a partire dalla sede: una nuova sistemazione logistica, che sia più accogliente, accessibile a tutti i cittadini, facilmente raggiungibile e funzionale. Prevediamo lo spostamento degli uffici in una struttura di proprietà comunale che consenta di ottimizzare così i costi fissi di gestione;
- una sempre maggiore vicinanza al cittadino: per assicurare un servizio veloce, efficace e puntuale sarà attivato un servizio di prenotazione informatizzato per gli appuntamenti con gli uffici, sarà inoltre garantita la digitalizzazione degli atti e la fruizione on-line dei principali servizi;
- la definizione puntuale del cuore aziendale: l'azienda esercita la propria attività attraverso una stretta collaborazione con il Comune di Velletri che è regolata da specifiche convenzioni. Prevediamo un ridisegno armonico delle stesse, al fine di centrare al meglio il *core business* dell'azienda stessa, aggiornando le convenzioni in funzione delle mutate esigenze organizzative e dei bisogni dei cittadini.
-

Per creare valore

Velletri ricopre un ruolo strategico per l'economia del territorio per la sua storia, il suo paesaggio e anche per la sua economia. Agiremo in sintonia con il tessuto produttivo per creare una sintonia tra l'amministrazione e tutte le realtà in grado di creare valore, la faremo con la semplificazione burocratica di competenza comunale e lo faremo offrendo tutti gli strumenti in grado di qualificare l'offerta complessiva del territorio. Un'attenzione particolare sarà rivolta alle opportunità che arriveranno dall'Europa ricercando e utilizzando il fondo al meglio con progetti di alta qualità.

Sviluppo economico e commercio

Il rilancio del commercio in centro storico è un volano strategico per tutto il tessuto produttivo della Città, è il punto centrale del programma di governo sarà la riqualificazione del mercato coperto di piazza Metabo, sostenendo e valorizzando le attività presenti, facendo crescere la qualità dei prodotti con la costruzione di spazi da destinare anche alla somministrazione delle specialità enogastronomiche locali sul modello dei moderni mercati delle grandi città. Donare nuova vita a quel contenitore storico significa renderlo un luogo commerciale strategico a tal punto da svolgere una vera e propria funzione di traino per tutte le attività commerciali del centro storico. Sarà contestuale anche la riqualificazione di tutta l'area di piazza Donatori del Sangue per rendere fruibile il belvedere.

Per le imprese proseguiamo a promuovere ogni iniziativa utile a incentivare e a sostenere lo sviluppo delle imprese esistenti e a promuovere politiche in grado di attrarre nuove imprese. Nell specifico:

- introduzione di un sistema di fiscalità di vantaggio rispetto alle tasse comunali, per gli operatori che intendono investire in quei settori commerciali specifici che rivestono oggi un ruolo funzionale allo sviluppo del commercio urbano (tipo artigianato artistico e food);
- il sostegno e la sostenibilità della Zona Franca Urbana per la quale si intende chiedere il rifinanziamento e la sua estensione territoriale;
- assistenza tecnica alle imprese in stretta collaborazione con la Regione Lazio e l'apertura di uno sportello pubblico dedicato alle imprese;
- individuazione di una soluzione alternativa all'attuale ubicazione del mercato settimanale.

Turismo

I primi turisti di una città sono i residenti. Una città che funziona bene, nella quale si vive bene, è più attrattiva anche per un turista. Non bisogna dimenticare, infatti, che il turista non fruisce solo di servizi esclusivamente dedicati, ma condivide col residente la città e tutta una serie di servizi. È importante quindi investire innanzitutto sul senso civico e supportare l'amministrazione nelle azioni funzionali a prevenire e reprimere gli atti di vandalismo e di inciviltà. L'azione strategica di questi anni incentrata sul recupero e la valorizzazione di contenitori funzionali alla crescita del turismo, come il Palazzetto dello Sport, il teatro Artemisio, la Casa delle Culture e della Musica e il Tempio delle Stimate, ha contribuito enormemente allo sviluppo economico, culturale e sociale di Velletri, generando risorse e garantendo visibilità alla nostra città. Il turismo, d'altronde, può essere la prima fonte economica per una comunità che sappia sfruttarne a pieno le sue potenzialità. Per questo abbiamo in mente un'idea di turismo che guardi anche soprattutto alla qualità delle presenze anziché esclusivamente alla quantità. Il diffuso e articolato patrimonio naturalistico, culturale e storico di cui dispone Velletri è adatto a rispondere a una domanda turistica in cerca di autenticità, originalità e innovazione. Nello specifico, si intende:

- costruzione e aggiornamento di tutti i siti web di promozione dei luoghi di interesse della città per sfruttarne tutte le potenzialità che offrono;
- potenziare la pubblicità della nostra città attraverso una comunicazione appositamente mirata agli operatori del settore turistico, che sappia mettere in evidenza la posizione geografica strategica rispetto a Roma e ai luoghi di maggior interesse nelle vicinanze;

- potenziare il PIT di piazza Garibaldi, già operativo e predisporre l'apertura di un nuovo PIT all'interno del Nodo di scambio della stazione ferroviaria, così da intercettare i sempre più numerosi viaggiatori che scelgono il treno per i loro spostamenti;
- creare una rete tra le manifestazioni e gli eventi annuali e i luoghi di interesse presenti nella nostra città, così da porre le basi per una crescita sostenibile del turismo culturale, religioso, sportivo, scolastico, camperistico ed enogastronomico che favorisca nuove forme di occupazione, formazione e sviluppo economico.

Cultura

La Cultura è uno dei punti cardine della nostra visione di città. In questi anni ci siamo concentrati sul recupero dei contenitori culturali, anche storici, che Velletri aspettava da tantissimo tempo. Adesso dobbiamo rilanciarli con politiche culturali all'altezza delle aspettative e funzionali alla crescita collettiva dell'intera comunità. Un impegno comune che passa attraverso:

- la centralità delle politiche culturali attraverso il rilancio dell'assessorato con la nomina di un assessore alla Cultura protagonista;
- la programmazione e la pianificazione di una agenda annuale delle manifestazioni culturali e tradizionali;
- la destinazione di spazi pubblici alle associazioni culturali;
- la creazione dell'area espositiva di arte contemporanea presso l'ex chiesa di San Francesco;
- il professionismo diffuso: ovvero vogliamo creare le condizioni per uno sviluppo culturale che favorisca l'occupazione nel settore e non solo il diletto e il passatempo;
- la Fondazione Arte e Cultura Città di Velletri in sinergia con l'assessorato alla Cultura per garantire la sua funzione strumentale di attuazione degli indirizzi delle politiche culturali. Occorre garantire alla Fondazione anche un protagonismo territoriale più diffuso, rispetto alla sola realtà di Velletri, mediante la ricerca di nuovi soci. È necessaria inoltre una revisione più funzionale del regolamento per la gestione degli spazi per le associazioni.
- il sistema museale, ricostruendo e potenziando la partecipazione nella rete dei musei regionali;
- l'arte di strada con il progetto Scalarte, i murales e la creazione di una rassegna di arte di strada e tramite l'istituzione di un regolamento che consenta agli artisti di strada di esibirsi gratuitamente a Velletri.
- il potenziamento della collaborazione con la rete del consorzio bibliotecario dei Castelli Romani;
- il progetto "Velletri nel passato": un circuito di passeggiate archeologiche con particolare attenzione alla valorizzazione dell'Appia Antica, l'area archeologica delle Stimate, i Musei, il Fondo Antico. Open day periodici per gli studenti e i giovani del territorio per promuovere la conoscenza delle bellezze culturali cittadine.
- la valorizzazione dell'Appia Antica, sfruttando il progetto dei "Cammini del Lazio" e della via Francigena.

Politiche agricole

Una visione di agricoltura moderna in grado di conciliare la sapienza con l'innovazione sarà il filo centrale del programma specifico per un settore che assume un ruolo strategico crescente. Buona agricoltura garantisce un ambiente migliore, attrae turismo e fa crescere l'occupazione.

- Adesione al progetto «Origine Comune» e istituzione del regolamento sulle Denominazioni Comunali di Origine per i prodotti agroalimentari ed enogastronomici.
- Territorio e prodotti locali. Promozione, a cura del comune, del territorio e dei suoi prodotti nelle principali manifestazioni turistiche nazionali e internazionali.
- Migliorare il sistema produttivo denominato "chilometro zero".
- Proseguire la politica di promozione del territorio con i paesi confinanti.
- Interazione nella promozione e valorizzazione con gli istituti Agrario e Alberghiero.

- Valorizzazione del Centro ortofrutticolo di “Rioli” con la creazione di un parcheggio funzionale alla vendita all’ingrosso. Revisione della viabilità circostante per garantire una migliore sicurezza.
- Polo agricolo. Sostenere la realizzazione di un polo agricolo alimentare nell’area dei Cinque Archi da destinare allo sviluppo e commercializzazione dei prodotti e delle eccellenze del territorio in collaborazione con la Regione Lazio.
- Agricoltura sociale. Sviluppo dell’agricoltura sociale per favorire le politiche del welfare in ambito territoriale tramite il coinvolgimento delle aziende agricole e delle forze sociali. L’agricoltura sociale è anche un valido strumento per sostenere percorsi terapeutici, riabilitativi e di reintegrazione dei soggetti fragili e nel contempo produrre beni.
- Piani di utilizzazione aziendale (PUA). Proseguire la politica di promozione dei Piani di Utilizzazione Aziendale rivolti agli imprenditori agricoli in forma singola o associata.

Europa

In un periodo di profonda crisi economica che riduce drasticamente le possibilità di investimento, un’amministrazione lungimirante sa cogliere le straordinarie opportunità che i fondi europei rappresentano, quale volano di sviluppo in grado di favorire investimenti e occupazione.

- Creazione di uno Sportello Europa per garantire assistenza tecnica alle imprese e informazioni sulle politiche comunitarie ai cittadini con particolare attenzione agli studenti (Erasmus+).
- Potenziamento dell’Ufficio Europa per favorire la partecipazione dell’amministrazione ai bandi europei anche con una collaborazione specifica con il Comitato Tecnico Scientifico per la programmazione e la progettazione europea che Anci Lazio, organismo supporta i comuni nella programmazione e nella partecipazione ai bandi europei.
- Gemellaggi: sviluppare ulteriormente la rete con le città gemellate e valutazione di nuovi gemellaggi.

Domani

La presenza degli istituti scolastici di ogni ordine e grado, con l’aggiunta dei corsi distaccati della prestigiosa Accademia di belle arti di Roma, consentono a Velletri di recitare un ruolo di primo ordine nel panorama territoriale per quanto riguarda il percorso formativo dei giovani. L’ampia popolazione studentesca che quotidianamente vive la città è in grado di contribuire in maniera determinante al suo sviluppo. Ecco perché Velletri deve essere una città all’altezza delle aspettative sempre crescenti delle giovani generazioni e delle sfide che li attendono. Attraverso la scuola, lo sport e gli spazi di aggregazione e condivisione, questo straordinario valore aggiunto può espandersi e consentire ai giovani di riconoscersi in un nuovo patto intergenerazionale per Velletri, nel quale e per il quale spendersi con tutto il loro entusiasmo.

Scuola

Fare cultura, fare formazione per una scuola d’avanguardia. L’impegno è quello di trasformare la scuola in un luogo da condividere: con gli studenti e con le famiglie. Il centro di un ‘sistema’ a cui partecipano tutte le componenti formative del territorio (famiglia, enti locali, associazionismo, strutture ricreative, mondo del lavoro) coinvolte in un’azione di corresponsabilità educativa nei confronti degli studenti. Secondo questa visione, la scuola si propone come collettore tra il “dentro” e il “fuori”, rilancia la sua funzione di ambiente di socializzazione, si afferma come agenzia in grado di formare i ragazzi e fare acquisire loro competenze, conoscenze e abilità necessarie per vivere e interagire nella società dell’informazione e della conoscenza. Lo scopo è quello di valorizzare le istituzioni scolastiche intese come comunità attive, aperte al territorio e in grado di sviluppare e aumentare l’interazione con le famiglie, la comunità locale, il terzo settore e le imprese. A tal proposito:

- ristrutturazione delle scuole e migliore vivibilità degli spazi: una scuola con arredi innovativi 2.0;
- una scuola d'avanguardia si apre all'esterno e diventa baricentro e luogo di riferimento per la comunità locale: aumentando la vivibilità dei suoi spazi, diventa un *civic center* in grado di fare da volano alle esigenze della cittadinanza e di dare impulso e sviluppo a istanze culturali, formative e sociali;
- la scuola può diventare luogo di incontro con professionisti del settore agro-alimentare, tecnico-scientifico, culturale, luogo dove è possibile ampliare l'offerta formativa, ma anche luogo dove è possibile sviluppare e sostenere politiche contro la dispersione scolastica;
- favorire l'adesione delle scuole primarie comunali al Progetto "Sport di classe", promosso e realizzato dal Ministero dell'Istruzione e dal Comitato Olimpico Nazionale per diffondere l'educazione fisica e l'attività motoria nella scuola primaria, con il coinvolgimento degli alunni, degli insegnanti, dei dirigenti scolastici e delle famiglie;
- razionalizzazione degli istituti scolastici: si prende impegno per una programmazione, redistribuzione e razionalizzazione della rete scolastica presente sul territorio;
- cultura nel quartiere: saranno migliorati gli ambienti esterni ricreativi scolastici che al di fuori delle attività didattiche potranno essere utilizzati come luogo di aggregazione. Saranno incoraggiati a tal fine gli accordi con le associazioni sportive e di volontariato;
- saranno incentivate iniziative culturali e ricreative, per creare una sorta di "sapere di prossimità" che intervenga, con azioni concrete e attuabili nel quotidiano, e riesca ad accrescere il senso di comunità impiegando educatori di strada, del servizio civile;
- avranno incentivate le interviste agli anziani sulla storia della città, sulla cultura operaia, sui saperi artigiani. In particolare, verrà valorizzata e promossa la ricca realtà veliterna.

Sport

Il Palazzetto dello Sport recuperato e dedicato al grande Spartaco Bandinelli, per il quale prevediamo anche la sistemazione delle tribune, è diventato il cuore pulsante di Velletri con le sue grandi manifestazioni sportive e di intrattenimento, in grado oggi di generare un vero e proprio indotto economico per l'intera città. Solo un esempio del nostro impegno per lo sport, un tema questo che vogliamo mettere al centro dell'agenda politica dei prossimi anni promuovendo:

- manutenzione straordinaria del Campo sportivo con l'integrale rifacimento del Campo A, della pista di atletica e del Campo B;
- ristrutturazione della Palestra Polivalente;
- realizzazione di una piscina comunale;
- realizzazione in una struttura comunale di una palestra popolare, un polo aggregativo per garantire un accesso diffuso allo sport anche a chi non ha certezze economiche, migliorando al tempo stesso la qualità della vita;
- recupero dei campi da calcio dismessi, come quello della scuola "Clemente Cardinali", per favorire la diffusione della pratica del «*calcio social*» e, un nuovo modo di vivere il calcio come laboratorio di integrazione aperto a tutti e dallo straordinario impatto sociale;
- rilancio e attenzione per le periferie attraverso la realizzazione di infrastrutture sportive pubbliche e attrezzate per lo sport quotidiano;
- incentivare il lavoro delle società sportive che aderiscono alle federazioni e che investono nella formazione degli operatori e del settore giovanile. Priorità per l'assegnazione degli spazi pubblici, sgravi per affitto delle strutture e borse di studio per gli atleti meritevoli;
- prevedere aree sportive attrezzate e appositi percorsi di allenamento all'interno dei parchi pubblici;
- favorire l'inserimento del Campo sportivo "Giovanni Scavo" tra i Centri federali territoriali per la valorizzazione e lo sviluppo del calcio giovanile in sinergia con la FIGC;

- accrescere il ruolo della Consulta dello Sport quale strumento di aggregazione e programmazione delle attività sportive nella sua dimensione educativa;
- adeguamento della palestra della scuola di Colle Palazzo per consentirne l'omologazione alla federazione;
- rilancio e promozione del Monte Artemisio attraverso la realizzazione di un percorso attrezzato per il trekking e gli appassionati di mountain bike.

Giovani

Nell'ambito della mobilità giovanile:

- prevedere delle possibili agevolazioni sull'abbonamento trasporti per gli studenti;
- creare uno spazio coperto per attesa degli autobus in zona scuole;
- garantire altre postazioni di *bike sharing* e previsione di rastrelliere per le biciclette nei punti nevralgici per i giovani (stazione, scuole, biblioteca, campo sportivo).

Diritto allo studio, formazione e rappresentanza:

- individuazione di uno luogo di studio aggiuntivo che possa dare respiro alla biblioteca comunale nei periodi dell'anno di maggior fruizione;
- sviluppo di una piattaforma permanente di coordinamento degli stage a livello comunale con le aziende del territorio;
- particolare attenzione all'alternanza scuola-lavoro ed ai programmi degli organi sovracomunali (Europa, Governo e Regione) rivolti ai giovani (come ad esempio "eurodesk", "garanzia giovani") per renderli sempre più accessibili e presenti sul territorio;
- accrescere il ruolo della Consulta Giovanile quale strumento di aggregazione, rappresentanza e coordinamento delle attività giovanili.

Rispetto

“Rispetto per te stesso, Rispetto per gli altri, Responsabilità per le tue azioni” (Dalai Lama). L'individuo in qualità di singolo ha caratteristiche tali che lo rendono unico e lo differenziano da tutti gli altri esseri della stessa specie ed in qualità di persona rappresenta per noi il punto centrale intorno al quale far ruotare la nostra visione di città. Se la comunità è sicura, rispettata e consapevole avremo raggiunto l'obiettivo ambizioso che ci siamo prefissati: “il totale rispetto dell'individuo nella nostra città”.

Politiche sociali

- Adozione del c.d. “Piano regolatore sociale”: un documento che programma l'intervento sociale dell'ente in un arco di tempo almeno triennale e che si preoccupa di coordinare trasversalmente tutti i settori dell'apparato comunale.
- Maggiore informazione e facilità di accesso al segretariato sociale e pua quali servizi di orientamento socio-sanitario attraverso anche la carta dei servizi online.
- Carta dei servizi del terzo settore”. Intendiamo adottare una carta che definisca i requisiti e gli standard minimi di erogazione dei servizi sociali da parte delle organizzazioni del “terzo settore” (associazioni, onlus, cooperative sociali), al fine di garantire sia il privato che si rivolge a questi enti, sia l'efficiente gestione delle risorse pubbliche.
- Progetti “cantieri comunali per i lavori socialmente utili”, “agricoltura sociale” e “clausole sociali negli appalti”. Con questi tre progetti si intende offrire un'opportunità lavorativa, di riqualificazione professionale nonché, eventualmente, di risanamento di posizioni debitorie dei privati nei confronti del Comune, attraverso la promozione di impieghi particolarmente adatti alle fasce deboli della popolazione. Il principio portante di questi progetti sta nell'idea

di erogare un servizio che non è di natura assistenzialistica, ma che consente la re-immissione nel tessuto produttivo e lavorativo di soggetti che ne erano stati esclusi. Gli ambiti d'intervento di questi tre progetti sono i lavori socialmente utili a favore della collettività comunale, l'impiego nel settore agritecnico (di particolare rilievo nel nostro territorio) e in quello in alcuni servizi pubblici.

- Programmazione di tavoli tematici quali organi di espressione della partecipazione del territorio al sistema di programmazione integrato, nonché strumenti di attuazione della governance a partire dal basso cioè dal coinvolgimento degli Enti che ogni giorno nel territorio lavorano a stretto contatto con i cittadini su tematiche quali contrasto alla povertà, disabilità fisica e disagio psichico.
- Realizzazione della "casa del volontariato" presso la Casa verde in via Appia Nord, bene di proprietà comunale confiscato alla mafia. La Casa sarà un luogo di accoglienza ed inclusione, di valorizzazione delle attività di volontariato, uno spazio per percorsi di formazione e aggiornamento, un punto quindi di incontro e consulenza per i cittadini e le associazioni.
- Progetto "Affido familiare". Avviato in via sperimentale con un apposito fondo nel bilancio preventivo 2018, questo progetto vuole promuovere lo strumento dell'affido familiare per l'intervento in favore dei minori allontanati dalle famiglie d'origine.
- Ristrutturazione o individuazione di una nuova sede per il "Centro diurno" per la definitiva sistemazione dei locali, o attraverso la loro integrale ristrutturazione, oppure, ove possibile, attraverso l'individuazione di una sede nuova e più adatta, situata in maggiore prossimità rispetto al centro cittadino.
- Realizzazione di nuovi alloggi di edilizia residenziale pubblica, forma d'investimento pubblico già positivamente sperimentata in questi anni di amministrazione.

Sanità

L'Ospedale di Velletri deve uscire dall'emergenza e rimanere il polo strategico del territorio indipendente e complementare al Policlinico dei castelli. Piena collaborazione con l'assessorato regionale alla Sanità per garantire la massima attenzione nei confronti del "Paolo Colombo" e degli operatori che ogni giorno svolgono il loro prezioso lavoro per la nostra comunità. Supporto e sviluppo efficiente di tutte le unità operative specialistiche costitutive del DEA di Primo livello.

- Riqualficazione parcheggi e area verde in funzione della riorganizzazione dell'ospedale.
- Promozione dell'apertura della Casa della Salute: una porta di accesso unificata al sistema sanitario regionale le cui strutture saranno in rete per fornire nel minor tempo possibile la risposta più adeguata alle necessità.
- Tutela della salute attraverso la dotazione di tutte le strutture pubbliche della strumentazione essenziale alle operazioni di primo soccorso.
- Sviluppo dell'integrazione socio-sanitaria con coinvolgimento del mondo dell'associazionismo a favore delle fasce più deboli della popolazione.
- Realizzazione di area per consentire atterraggio dell'elisoccorso anche di notte.

Sicurezza

Sicurezza è forse una delle parole più abusate nel moderno vocabolario della politica, servono azioni concrete come quelle che già sono state intraprese e che continueremo a sostenere nella consapevolezza del ruolo che ha l'amministrazione comunale confermando la fattiva collaborazione con le forze di polizia.

- Potenziamento del sistema di video sorveglianza:
 - in tutte le scuole;
 - presso gli incroci strategici periferici e di campagna;
 - presso il canile comunale;
 - installazione dei varchi elettronici per coadiuvare il lavoro della Polizia locale.

- favorire il collegamento alle nostre sale controllo presso tutte le forze di polizia, oggi è presente solo presso il comando di Polizia locale e presso il Comune.
- Istituire un servizio di vigilanza con agente di polizia locale presente fisicamente su piazza Mazzini e su piazza Cairoli
- Demandare funzioni di controllo del traffico agli ausiliari per un migliore utilizzo del personale della Polizia locale
- Favorire la specializzazione del personale della Polizia locale con corsi specifici, in particolare orientati al migliore utilizzo delle tecnologie digitali
- Creazione di un reparto speciale della Polizia locale dedicato alla vigilanza ambientale e di prevenzione, analisi dei rischi anche in funzione delle nuove normative in materia di antiterrorismo; questione delle feste popolari, chiusura e controllo accessi, attuazione della circolare Gabrielli
- Piena attuazione del GDPR sistema di protezione dei dati personali e sensibili del Comune.

Tutela degli animali

La tutela degli animali domestici sono valori etici e normativi sempre più importanti per i cittadini di ogni età e condizione, anche in considerazione del fatto numerose famiglie veliterne convivono con animali domestici. Una crescita del numero di animali presenti sul territorio certamente fondata sull'affetto, ma che ha determinato uno sproporzionato incremento degli interessi economici e delle problematiche connesse alla loro gestione. Nel contempo è necessario combattere i fenomeni di randagismo potenziando la cultura dell'adozione e investendo ulteriormente sul canile municipale che è già un'eccellenza per l'intero territorio. Potenzieremo l'ufficio per la tutela degli animali che collaborerà sempre più attivamente con le associazioni per fornire informazioni, consulenza e sensibilizzazione alla cittadinanza sui temi legati al benessere animale. Predisporremo progetti di tutela e salvaguardia delle popolazioni animali presenti sul territorio. Favoriremo la divulgazione alla cittadinanza, ed in particolare ai possessori di animali, di informazioni e disposizioni amministrative riguardo le corrette norme di disciplina e detenzione degli animali. E nello specifico:

- progetto di sterilizzazione e di microchippatura gratuita per una maggiore tutela degli animali d'affezione;
- creazione di aree per lo sgambamento degli animali;
- sistemazione delle aree adiacenti il canile comunale per garantirne la piena e sicura fruizione.

Città e territorio

La nostra visione della città, del territorio, del paesaggio è rivolta all'esaltazione della naturale bellezza dei luoghi e della loro vivibilità, declinandoli anche in veicoli di benessere per i cittadini. Le attività di vari settori dell'azione di governo della città saranno coinvolte in questa direzione.

Ciclo dei rifiuti

Forti dei risultati ottenuti con la raccolta differenziata e consapevoli della necessità di un continuo miglioramento, lavoreremo sul ciclo dei consapevoli delle esigenze del territorio e delle aspettative della nostra comunità.

- Si ritiene superato il progetto dell'impianto di trattamento della frazione organica di Lazzaria, sarà realizzato un sistema di compostiere di comunità utilizzando il finanziamento regionale già stanziato.
- Riduzione della tassa sui rifiuti: attivazione della tariffa puntuale quale strumento per la riduzione della TARI che sarà corrisposta in funzione della quantità di rifiuto indifferenziato prodotto. Velletri è uno dei pochi comuni che si trova già nelle condizioni di avviare la trasformazione del sistema di calcolo della tariffa grazie ai brillanti risultati ottenuti nella raccolta differenziata. Il buon andamento dei conti della Volsca unitamente all'attuazione del piano industriale in vigore contribuiranno anche alla riduzione dei costi di gestione del

servizio che produrranno ulteriori risparmi nel solco di quanto accaduto negli ultimi due anni.

- Aumento del senso civico e sensibilizzazione: interventi anche nei confronti dei cittadini che, ancora oggi, manifestano scarsa propensione alla raccolta differenziata e scarso senso civico. Si intensificheranno i controlli e il monitoraggio nei confronti dell'abbandono indiscriminato dei rifiuti. Sarà realizzato un sistema premiante per incentivare tutti gli utenti. Inoltre, al fine di sensibilizzare gli utenti del futuro, saranno organizzate lezioni e corsi presso gli istituti scolastici.

Ambiente

Lavoreremo sul monitoraggio delle matrici ambientali per combattere gli inquinamenti, installeremo dei sistemi di rilevamento in tutto il territorio per determinare delle azioni puntuali finalizzate a migliorare l'ambiente che è patrimonio della collettività. Saranno installate centraline di monitoraggio delle polveri sottili in città e adottati tutti i piani di programmazione e protezione previsti dalla normativa. Assumeremo un ruolo di protagonismo nell'ambito della Conferenza dei Sindaci che raggruppa tutte le città europee che adottano buone pratiche per la tutela dell'ambiente.

Infrastrutture

- Stazione FS dei Cinque Archi. Realizzazione di una stazione ferroviaria sulla tratta Roma – Napoli per facilitare il viaggio dei pendolari oggi costretti a recarsi alle stazioni di Cisterna o Campoleone. La stazione sarà realizzata con fondi comunali di concerto con RFI.
- Complesso ex Mattatoio. Realizzazione del polo dell'innovazione. Un sito innovativo che sarà la casa delle start up e centro di formazione qualificato per la preparazione delle nuove professionalità. Tutto il quartiere beneficerà della nuova infrastruttura, anche servito da una nuova viabilità di collegamento tra via dei Bastioni e viale Oberdan, il cui iter di realizzazione è in fase avanzata.
- Riqualificazione della struttura comunale ex Acea di via Fontana della Rosa, oggi magazzino comunale, a centro culturale giovanile permanente;
- Caserma Garibaldi (Casermaccia). Si sostiene con favore il progetto per la creazione del Polo che ospiterà l'Agenzia delle Entrate e il comando della Guardia di Finanza, un centro di eccellenza dello Stato che riqualificherà al meglio l'intero quartiere. Forniremo il massimo supporto all'Agenzia del Demanio con la quale il Comune di Velletri vanta una proficua collaborazione come dimostrano gli ottimi risultati ottenuti con gli edifici dell'Ex Convento del Carmine e del Tribunale.
- Riqualificazione ex Carcere. Il complesso immobiliare che ospitava l'ex Carcere è nelle disponibilità del patrimonio comunale grazie all'acquisto già effettuato. Il progetto di riqualificazione prevede la creazione di spazi pubblici e di aree polifunzionali da destinare alle attività culturali e sociali. Prevedremo la costruzione di un parcheggio nell'area interna funzionale ai cittadini che accedono ai servizi pubblici.
- Tribunale. Si conferma la massima collaborazione con il Ministero di Grazia e Giustizia avviata in questi anni per la costruzione del Polo della Giustizia che prevede la sede del Tribunale, della Procura e del Giudice di Pace. Realizzeremo tutte le opere accessorie (strade, marciapiedi, parcheggi) per garantirne la massima fruibilità.
- Casa della solidarietà. Realizzazione di un centro polifunzionale da destinare al volontariato nella proprietà confiscata alla mafia e nelle disponibilità del Comune di Velletri situata in via Appia Nord. Adeguamento del precedente progetto già approvato dalla Regione Lazio.
- Alloggi di edilizia popolare. Realizzazione di uno stabile con 24 alloggi da destinare all'edilizia popolare sulla base del progetto già approvato e finanziato. Sarà nostro impegno ricercare possibilità di finanziamento sovracomunale per favorire la risoluzione delle esigenze abitative dei settori più bisognosi.

- Abbattimento barriere architettoniche. Daremo corso ad un intervento corale di manutenzione dei percorsi pedonali presenti all'interno del centro urbano, con adeguamento alle normative vigenti in materia di accessibilità. Stanziamento annuale di una somma del bilancio comunale da destinare all'abbattimento delle barriere architettoniche di concerto con le famiglie e la società civile, le associazioni e la scuola. Istituzione di una delega specifica per la gestione e il monitoraggio di tutte le attività legate all'abbattimento delle barriere architettoniche.
- Appia Antica. Riqualficazione del tratto dell'Appia Antica che interessa il territorio comunale, circa 7 chilometri, tenendo nella giusta considerazione le esigenze dei residenti nell'area; realizzeremo anche con di una pista ciclabile e pedonale finanziata con il progetto «Comuni in Pista» dell'Istituto di Credito Sportivo al quale il Comune di Velletri ha partecipato nel 2018. Velletri già aderisce al programma «Appia Day» che interessa tutti i comuni della Regina Viarium con importanti ricadute economiche legato al turismo enogastronomico e culturale.
- Nodo di scambio. Il nodo di scambio deve diventare un luogo vissuto e non una semplice via di transito. Realizzeremo al suo interno un Punto Informativo Turistico e valuteremo la possibilità di inserire piccole strutture commerciali di qualità. Eventuale punto vendita di prodotti tipici quale vino, pane, pizza, artigianato alimentare.
- Le piazze. Le piazze sono nodi cruciali del tessuto urbano delle città e la loro struttura ed organizzazione ne orienta la vivibilità. Noi pensiamo ad un intervento organico sulle piazze, restituendo loro l'originaria funzione:
 - Piazza XX Settembre: punto di accesso da sud alla città storica, le restituiamo valore e carattere architettonico.
 - Piazza Cairoli: va ripensata come piazza e non come parcheggio o semplice via di transito, risolvendo in ogni caso il tema della sosta e della percorribilità veicolare, anche per consentire meglio il raggiungimento di via del Comune.
 - Piazza Garibaldi: è il biglietto da visita della città per chi accede da nord. Ne abbiamo già migliorata la fruizione e la vivibilità e nei prossimi anni vogliamo esaltarne la bellezza, valorizzando il Monumento storico ai caduti, i giardini pubblici e la fontana, anche utilizzando giochi d'acqua e le nuove tecnologie d'illuminazione della piazza e dei vari elementi architettonici presenti, nonché realizzando una rievocazione dell'antica Porta Romana.
 - Piazza Mazzini: adeguamento della piazza al ruolo che ha iniziato a rivestire in questi anni, un luogo adatto alla fruizione di spettacoli e di arte da destinare al tempo libero di qualità.
- Scala mobile Villa Ginnetti. Sulla scorta del positivo esempio della scala mobile di via B. Buozzi in termini di benefici per la viabilità e la mobilità cittadina, i parcheggi presenti e di nuova realizzazione nelle aree sottostanti la Villa Comunale saranno collegati a Piazza Cairoli con scale mobili poste all'interno della Villa.
- Cimitero. Ampliamento e riqualficazione del piazzale antistante, con rifacimento della pavimentazione stradale e nuova rete illuminazione; prevediamo anche una rivisitazione degli spazi e della viabilità d'accesso al varco posto sul lato est del cimitero.
- Realizzazione di un nuovo plesso scolastico al servizio della zona 167, come da progetto già approvato.
- Recupero del fontanile di Parata Favignana, adiacente il canile comunale.

Urbanistica

Il concetto di sviluppo sostenibile sarà il principio ispiratore delle scelte urbanistiche. Il nostro obiettivo sarà sostenere e rispondere alle necessità dei cittadini senza compromettere la possibilità per le generazioni future di soddisfare le proprie. Lo sviluppo sostenibile prevede la partecipazione

di tutti gli operatori, gli imprenditori e tutte le categorie sociali. Lo sviluppo economico del territorio non deve essere arrestato ma esso deve essere guidato ed indirizzato in base alle caratteristiche storiche paesaggistiche ed ambientali del nostro comune, attraverso una serie di azioni tese al recupero e alla riqualificazione del territorio comunale e dell'intero patrimonio edilizio. A tal proposito, le principali azioni saranno:

- rivisitazione del PRG favorendo la declassificazione delle aree edificabili per chi ne fa richiesta;
- piena attuazione per l'effettivo recupero dei nuclei abusivi secondo le previsioni di cui alla legge regionale 28/80 e s.m.i.;
- rivisitazione del piano particolareggiato del centro storico (ZTO) finalizzato al recupero e alla riqualificazione del centro storico prevedendo il cambio di destinazione d'uso dei locali.
- attivare interventi di edilizia sociale social housing;
- aggiornamento e definitiva approvazione del catasto delle strade quale strumento di programmazione degli interventi sulle strade extraurbane;
- rivisitazione piano dei parcheggi e piano della viabilità;
- favorire la costruzione di immobili a basso impatto ambientale, meglio ancora certificati secondo gli standard di efficienza energetica, così da consentire un risparmio reale nella gestione e la conseguente possibilità di reinvestire le risorse.

Parcheggi

Il tema della sosta a ridosso del perimetro urbano in questi anni è stato affrontato in condizioni di emergenza per dare una prima necessaria risposta a quelle che erano le annose problematiche della città. Adesso si è nella condizione di procedere attraverso atti specifici di programmazione che tengano conto dei flussi veicolari e della trasformazione che ha interessato la città in questi anni, per la individuazione e programmazione di nuove aree di sosta funzionali alle esigenze dei cittadini e alla piena vivibilità della città. In questo quadro si propone:

- Casa della Cultura. Daremo seguito alla realizzazione del parcheggio previsto in via della Libertà, ed anche ad altre possibili soluzioni alternative, in modo da migliorare sempre più la fruizione della Casa della Cultura di Piazza Trento e Trieste. Parcheggio funzionale alla Casa della Cultura in via della Libertà.
- Parcheggi cintura periferica. Aumenteremo la capacità dei parcheggi adiacenti il centro storico per migliorare la vivibilità dei residenti e favorire l'accesso alle strutture commerciali ed ai servizi presenti in centro mediante la realizzazione di sopraelevazioni dei parcheggi esistenti lungo via dei Volsci ed in via Madre Teresa di Calcutta (sotto la Villa Comunale), utilizzando tecnologie veloci e leggere (Fast park). Fast park COF, Centro Anziani, parcheggio della Villa.
- Gestione dei parcheggi. Dare seguito alla gestione di tutti i parcheggi cittadini utilizzando il modello Easy Park, in modo da informare in tempo reale gli automobilisti (sia attraverso i LedWall che apposite App per dispositivi mobili) della localizzazione della disponibilità di parcheggio. Sistema di gestione modello Easy Park.
- Parcheggi del centro amministrativo (Ciammellone). I parcheggi sono attualmente scarsamente utilizzati perché spesso chiusi e comunque non raggiungibili. Tali parcheggi sono un bene pubblico, e come tali li restituiranno funzionali e fruibili per tutta la cittadinanza, come da apposita convenzione a suo tempo stipulata. Rendere funzionali e fruibili i parcheggi del Ciammellone ad uso pubblico.

Mobilità

La mobilità in questi cinque anni risentirà molto dell'introduzione di sistemi a basso impatto e ad una complessiva revisione del concetto di mobilità integrata, sosterranno queste evoluzioni con una

fattiva collaborazione con la Regione Lazio. Velletri ha già fornito un valido contributo al progetto europeo Regio Mob ed è comune pilota nell'ambito del progetto Social Car, due strumenti fondamentali che tracciano lo sviluppo di una mobilità europea sempre più efficace e che avranno effetti concreti sui cittadini. Nello specifico adotteremo strumenti quali:

- Nuovo piano dei trasporti in collaborazione con l'ente regionale in fase di elaborazione in previsione della nuova gara.
- Rimodulazione delle linee del trasporto urbano (TPL) con ampliamento degli orari e dei tragitti.
- Potenziamento dei servizi navetta per il centro storico
- Nuovo piano del traffico
- Accordo con COTRAL e RFI per riqualificazione/miglioramento del servizio della stazione ferroviaria di Piazza Martiri d'Ungheria.
- Creazione di «Chicanes», sistemi che favoriscono la riduzione della velocità nelle aree urbane ad alto rischio.
- Creazione di una rete di colonnine di ricarica elettrica e adozione di un sistema di car sharing elettrico.
- Potenziamento del sistema di bike sharing con la creazione di nuove stazioni.

Viabilità

Il nostro territorio è estremamente complesso ed esteso, con continue necessità d'adeguamento della viabilità al mutare delle esigenze della popolazione e conseguentemente dei flussi di traffico.

La nostra azione sarà prioritariamente rivolta alla risoluzione di alcuni nodi ancora rimasti da risolvere.

- Svincolo via San Biagio - via Ariana. Sistemazione dello svincolo, al fine di un miglior orientamento e deflussi del traffico veicolare e pedonale.
- Nuove rotonde. Oltre alle rotonde già realizzate, le mutate esigenze dei flussi di traffico richiedono l'impegno per la realizzazione di nuove rotonde per aumentare la sicurezza stradale e migliorare la viabilità:
 - Incrocio Santa Maria dell'Orto in conformità con il progetto già approvato
 - incrocio di via dei cinque Archi
 - incrocio tra la via dei Laghi e via del Vivaro
 - incrocio tra la via di Cori e via Redina Ricci
 - incrocio tra via Caranella e via Appia.
- Bretella di collegamento viale Oberdan e via delle Fosse. Daremo seguito al progetto già approvato per la realizzazione dell'importante bretella di collegamento, infrastruttura funzionale all'alleggerimento del traffico che interessa il primo tratto di viale Oberdan.
- Messa in sicurezza svincoli su via Appia nord. L'inerzia dell'ente gestore non ha sin'ora consentito l'adeguamento di incroci che coinvolgono importanti settori del nostro territorio periferico (contrade Fajola, Appia antica...). Interverremo direttamente in tali nodi, in modo da garantire una sicura e funzionale utilizzazione degli svincoli.
- Prosecuzione bretella Lariano – Velletri. Proseguiremo la bretella già realizzata tra via Turati e via Papazzano in direzione Lariano.
- Piano viabilità. Aggiorniamo il piano della viabilità cittadina e proseguiamo il lavoro già avviato del Catasto delle Strade.
- Riqualificazione marciapiedi cittadini. Daremo corso ad una generale e straordinaria manutenzione dei marciapiedi cittadini, a partire da quelli che più risentono dell'usura del tempo (ad es. via delle Mura).
- Manutenzione fronti stradali, ripristino e pulizia cunette per garantire la sicurezza e salvaguardare il manto stradale

Illuminazione

- Riqualificazione e innovazione dell'intero sistema di illuminazione pubblica con tecnologia led a basso impatto ambientale.
- Nuova e progressiva illuminazione degli incroci e delle strade periferiche più importanti
- Illuminazione del piazzale del cimitero

Protezione civile

- Sostegno per la locale protezione civile e per i servizi da essa svolti
- Completamento dell'iter burocratico per l'istituzione del "Polo del soccorso e della sicurezza" con convenzione tra Comune e Ares 118 presso la sede della Protezione Civile in via Appia Sud.
- Individuazione all'interno della sede di una sala convegni e corsi per le associazioni di volontariato
- Favorire la formazione e la sensibilizzazione della cittadinanza al volontariato e alla Protezione Civile con iniziative a tema.
- Completamento del piano di sicurezza cittadino (avviato nel 2011).



Serwis Programów

Europejskiej Współpracy Terytorialnej
i Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa



Unia Europejska

[Menu](#)



[Szukaj w serwisie](#)



[Serwisy programów](#)

[Strona główna](#) > [Wiadomości](#)

4. konkurs w programie Interreg Europa

25.06.2018

[Program Interreg Europa](#) służy, w oparciu o współpracę z partnerami z UE-28, Norwegii i Szwajcarii, unowocześnianiu polityk i programów rozwoju regionalnego.

Do 22 czerwca 2018 roku partnerzy wiodący mogli składać wnioski o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w ramach czwartego naboru. Na ten konkurs przeznaczono 74 mln euro z EFRR.

Łącznie złożono 170 wniosków na kwotę ponad 211 mln euro, z czego: 35 w priorytecie Badania i innowacje, 46 w priorytecie Konkurencyjność MSP, 33 w priorytecie gospodarka niskoemisyjna, 56 w priorytecie Środowisko i efektywne gospodarowanie zasobami.

O środki ubiega się 1 262 partnerów z Europy, w tym najwięcej z Włoch (157), Hiszpanii (138), Rumunii (74), Grecji (71), Niemiec (70) i Polski (63). W złożonych projektach dominujący udział mają władze i instytucje publiczne (1079 partnerów). 183 aplikantów to prywatne podmioty

non-profit.

Wnioski ocenia Wspólny Sekretariat (Lille, FR). Na pierwszym etapie złożone projekty będą oceniane pod kątem kwalifikowalności, tj. spełnienia podstawowych wymogów formalnych określonych przez program. Decyzję międzynarodowego Komitetu Monitorującego ws. dofinansowania projektów poznamy najwcześniej w grudniu 2018 roku.

Więcej informacji na temat zakończonego naboru można znaleźć na [oficjalnej stronie Programu Interreg Europa](#) [☐](#) .

Kryteria oceny (kwalifikowalności, strategiczne, operacyjne) są dostępne w [Podręczniku Programu](#) [☐](#) .

Polska w programie Interreg Europa po rozstrzygniętych 3 konkursach [☐](#)

- 4. miejsce w rankingu 30 państw pod względem liczby partnerów
- [79 partnerów](#) [☐](#) (PDF 44 KB) (wg Wspólnego Sekretariatu 80 - liczy partnera, który krótko uczestniczył w projekcie)
- 3 partnerów wiodących: Fundacja Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznański Park Naukowo-Technologiczny, projekt [ESSPO](#) [☐](#) oraz [PE4Trans](#), [☐](#) Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, projekt [CRinMA](#) [☐](#)
- 16 województw (NUTS 2) w projektach
- liderzy w wykorzystaniu środków EFRR (stan na 21 czerwca 2018): kujawsko-pomorskie (7 projektów, 1 mln euro), łódzkie (10 projektów, 1,1 mln euro), małopolskie (11 projektów, 1,3 mln euro), mazowieckie (8 projektów, 1 mln euro), podkarpackie (8 projektów, 1 mln euro), wielkopolskie (6 projektów, 1 mln euro)
- pozostałe regiony (stan na 21 czerwca 2018): dolnośląskie (3 projekty, 511 tys. euro), lubelskie (6 projektów, 797 tys. euro), lubuskie (1 projekt, 113 tys. euro), opolskie (1 projekt, 142 tys. euro), podlaskie (2 projekty, 191 tys. euro), pomorskie (2 projekty, 222 tys. euro), śląskie (6 projektów, 853 tys. euro), świętokrzyskie (3 projekty, 458 tys. euro), warmińsko-mazurskie (2 projekty, 267 tys. euro), zachodniopomorskie (3 projekty, 396 tys. euro)

Przykład projektu z polskim partnerem

Partnerzy projektu **REGIO-MOB** analizują możliwości zwiększenia wykorzystania w uczestniczących regionach przyjaznych środowisku środków transportu. W projekcie uczestniczą instytucje z Hiszpanii, Słowenii, Polski, Włoch, Rumunii, Grecji i Wielkiej Brytanii. Partnerem wiodącym projektu jest Anci Lacio - Stowarzyszenie Regionalne Miast i Gmin Laci (IT). Polski partner - gmina Niepołomice - odnosi się w projekcie do Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011 – 2020, w obszarze infrastruktury dla dostępności komunikacyjnej. Planowana aktualizacja dokumentu i wykorzystanie rezultatów międzynarodowego projektu pozwoli na testowanie nowych możliwości transportowych wspólnie z gminami z obszaru województwa małopolskiego.

[Opisy wszystkich zatwierdzonych projektów i instrumentów polityki](#)

[Polski Krajowy Punkt Kontaktowy Interreg Europa](#)

[Informacje i dokumenty w jęz. polskim \(w tym podręcznik Programu\)](#)

Poleć innym

 Lubię to! 0

 Tweetnij

Tweet

Czy treść na tej stronie była pomocna? [Zgłoś](#)



Znajdź kontakt do najbliższego punktu informacyjnego



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



[Kontakt](#)

[Harmonogramy naborów wniosków](#)

[Publikacje](#)

[Często zadawane pytania](#)

[Portal Funduszy Europejskich](#)

[English version](#)
[Polityka prywatności](#)
[Formaty plików w serwisie](#)
[Mapa strony](#)
[Dostępna strona](#)
[Newsletter](#)

[Strony Programów EWT](#)

Portal współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności w ramach Programu Pomoc Techniczna.

© Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju 2014-2019



Serwisy Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju używają plików cookies, aby ułatwić Internautom korzystanie z naszych stron www oraz do celów statystycznych. Jeśli nie blokujesz tych plików, to zgadzasz się na ich użycie oraz zapisanie w pamięci Twojego komputera lub innego

[Przejdź do serwisu](#)

urządzenia. Pamiętaj, że możesz samodzielnie zmienić ustawienia przeglądarki tak, aby zablokować zapisywanie plików cookies. Więcej informacji znajdziesz w [Polityce prywatności](#)

Serwisy Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju używają plików cookies, aby ułatwić Internautom korzystanie z naszych stron www oraz do celów statystycznych. Jeśli nie blokujesz tych plików, to zgadzasz się na ich użycie oraz zapisanie w pamięci Twojego komputera lub innego urządzenia. Pamiętaj, że możesz samodzielnie zmienić ustawienia przeglądarki tak, aby zablokować zapisywanie plików cookies. Więcej informacji znajdziesz w [Polityce prywatności](#)

[Przejdź do serwisu](#)



Demand- responsive transport

A Policy Brief from the Policy Learning Platform on
Low-carbon economy

June 2018



**Interreg
Europe**



European Union | European Regional Development Fund



Summary

Demand-responsive transport (DRT) is a flexible mode of transportation that adapts to the demands of its user groups. In the past, it has been used primarily for its social benefits, increasing opportunities for people with limited mobility, or those who are socially marginalised. However, DRT can also have significant environmental benefits through reducing the number of private vehicles on the road, and by supporting multimodal transport in cities, acting as the first/last mile solution for linking communities with broader transport networks. The aim of this policy brief is to highlight the benefits of DRT for European regions, outline some of the barriers to its uptake, and show how European support can help to overcome them.

Driving forces for demand-responsive transport

European regions are facing numerous challenges related to transportation and mobility, requiring new solutions, technologies and business models. Transport represents around a quarter of all greenhouse gas emissions (GHGs) in Europe, and if Europe is to meet its climate change targets, then reducing transport emissions is an essential contribution. As well as GHGs, transport also has significant health impacts, being the main contributor to declining air quality in urban areas.

As well as environmental and health concerns, changing demographics and emerging technologies are also driving change. Cities around the world are increasing in size, with the United Nations expecting 66% of the global population to be living in cities by 2050 (from 54% in 2014), resulting in greater congestion, and rising demand for transport services. At the same time, as populations fall in rural areas, it becomes harder to fund and maintain public transport links. Additionally, with an aging society, new mobility solutions will be needed to ensure that people can still enjoy a high quality of living. Other pressures include changing attitudes to vehicle ownership amongst some sections of the population, with increased awareness of the 'sharing economy', and greater uptake of ICT systems, mobile applications and internet connectivity.

What is demand-responsive transport?

DRT is a transport service where day-to-day operation is determined by the requirements of its users. Typically this involves users calling a booking service, which will then plan a route for the day to pick-up users and take them to their required destination. Increasingly, such systems are also using internet connections; via web browser or apps, to enable bookings. DRT, however, remains underutilised, despite its many benefits.

“Demand responsive transport is a user-oriented form of passenger transport characterised by flexible routes and smaller vehicles operating in shared-ride mode between pick-up and drop-off locations according to passenger needs.”

Community Transport Association (UK)



Reducing carbon emissions and improving transport flows in cities

With more people living in cities, and greater increases in the use of private cars, public authorities are looking to support greater use of low-carbon mobility solutions, including public transport, cycling and walking. DRT can fill a particular niche in mobility plans for connecting suburban areas with transport hubs such as train stations and metro or tram lines, thus contributing to reducing carbon emissions and the number of vehicles on the road. A key challenge here though is ensuring that the DRT system is efficient and easy to use, overcoming perceptions that it is slow or inefficient. With greater awareness of 'sharing economy' principles, as well as uptake of ICT solutions, the emerging trend is for Mobility as a Service (MaaS).



Tele-Bus on-demand transport

The municipality of Niepołomice (near Krakow, Poland) wanted to make its public transport routes more efficient and convenient for users, whilst also driving down costs and emissions by reducing the number of unnecessary journeys. Their solution was the Tele-Bus system, an on-demand bus service, with no regular routes or timetable, operating within three districts with low population densities. Users can request a journey between any two of 77 stops in the coverage area, up to 30 minutes before required departure. The main user groups are commuting workers, students and elderly people, and despite some initial opposition to cancellation of traditional bus services, the DRT system now has an average of more than 3,500 users per month, growing from around 300 when the system was launched in 2007, thanks to ongoing communications efforts and a focus on good service.

www.interregeurope.eu/regio-mob/

Cost-efficient connectivity for rural populations

Demand-responsive transport can play an important role in rural areas where public transport connectivity is not well developed, and where running full scale public transport may be prohibitively expensive. Many regions have seen costs of operating public transport rise, and DRT provides a cheaper alternative, running only when needed. Rural areas need to be able to access services, work and leisure activities, which are increasingly becoming focused



within urban areas. DRT can help to make rural areas attractive, preventing the need to move to urban areas for employment opportunities. It can also provide a solution for linking rural tourist destinations with existing transport infrastructure, therefore supporting rural businesses and rural development.

Supporting citizens with limited mobility

Demand-responsive transport has been developing in Europe since the 1960s, primarily as a service for people with limited mobility, especially people of advanced age and people with disabilities. In this mode, DRT supports independent living, providing mobility for people who may have challenges using other forms of transportation. These DRT systems have normally been supported by government or third-sector funding, though they can also operate through subscription and fare-based business models. We can expect DRT models to change through new intelligent transport systems and ICT, but solutions relying on these technologies may be out of the comfort zone of many of the traditional users of DRT.



Demand-responsive transport service for persons with disabilities

The Kavalir network in Ljubljana provides small electric vehicles for people with limited mobility to move around the pedestrianised city centre. The free service intends to make shopping and social activities easier for those who may have been adversely affected by limited vehicle access to the city centre. The vehicles can be booked via phone and a driver will make stops as required by the users. Additionally, users of the service can be given cards which they can show to the driver, giving information on their mobility limitations; for example, limited eyesight, to make the service as user-friendly as possible. Currently, four vehicles operate in the city, funded by LPP (the city's bus company), the City Municipality and Ljubljana Tourism.

www.interregeurope.eu/regio-mob/

Demand-Responsive Transport and Mobility as a Service

“Mobility as a Service (MaaS) is the integration of various forms of transport services into a single mobility service accessible on demand.”

MaaS Alliance

Policy brief: Demand Responsive Transport

Whilst the typical form of DRT uses buses and call centres, new technologies and business models are introducing new solutions. MaaS involves a combination of cashless payment systems, mobile applications, and integrated transport networks. DRT would form only a part of a MaaS system, being integrated with public



transport, vehicle sharing and taxi systems, but can fill a gap in this emerging set-up.

So far, there are very few examples of fully operational MaaS systems (such as [Whim, in Helsinki](#)), but the possibilities are emerging thanks to the widespread use of smartphones networks. MaaS requires secure, dynamic, up-to-date information on travel schedules as well as updates on roadworks and travel flows. MaaS systems enable users to both access convenient transport options, but also to shape services, as transport providers adapt to their requirements. It combines public and private mobility providers in a single application, or web portal, which then plans journeys and manages the full trip, with a single payment, which the application will distribute amongst transport providers. Such systems are also able to take account of different user preferences (for example, transport type), finding the fastest and cheapest travel options.

It can be expected that within a few years, full platform solutions will be available for purchase by public transport authorities to tie in with their existing fleets, enabling them to easily adapt to demand-responsivity with help of smartphone apps, providing online booking services and algorithms that can determine the optimal route to answer demand.

Challenges at regional level

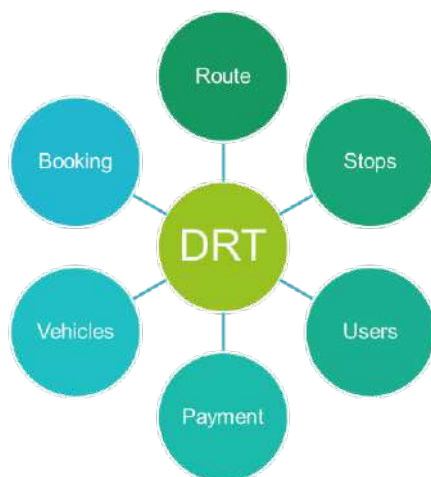
Getting DRT systems to function at the regional level can be challenging, requiring co-ordination of stakeholders, ICT investments and a sustainable financial model. Whilst systems for individuals with limited mobility have been widely tested, scaling these systems up to serve more users requires adaptation to a number of parameters, whilst also ensuring that the system is convenient and efficient, to improve attractiveness and acceptance by various user groups.

Parameters	
How does the user book their journey?	<ul style="list-style-type: none"> • Telephone call • Internet (website/app)
When is booking required?	<ul style="list-style-type: none"> • On the day/when required • In advance • Repeating booking
How frequently should the service run?	<ul style="list-style-type: none"> • Only when requested • Set number of journeys per day
How flexible is the route?	<ul style="list-style-type: none"> • Fully set, but only runs when there is demand • Deviations possible within a set corridor • Fully flexible
Where are users picked-up or dropped-off?	<ul style="list-style-type: none"> • Many-to-many • One-to-many / many-to-one • One-to-one
What area is the service covering?	<ul style="list-style-type: none"> • Rural • Suburbs • Mixed



Who are the main users?	<ul style="list-style-type: none"> • All public • Disadvantaged groups • Private groups
What size of vehicle should be used?	<ul style="list-style-type: none"> • Car • Minibus • Bus
What is the price for the user?	<ul style="list-style-type: none"> • Free • Paid
How is the DRT system financed?	<ul style="list-style-type: none"> • Subsidised • Partly-subsidised • Commercial
What competition is there with other transport solutions?	<ul style="list-style-type: none"> • High • Low

By adapting these numerous parameters, DRT can be a suitable solution for almost any region. DRT services, particularly those in rural areas, often have small numbers of customers or limited vehicle availability. The challenge therefore lies in providing a convenient service that is also cost effective. Finding the right business and financing models are essential, with varying degrees of involvement by private companies and public authorities.



Regions will also face a challenge in supporting long-term changes in consumer behaviour and preference. So far, DRT has been provided mainly for use by those with limited mobility, but if it is to have a wider environmental and social impact, then it is going to have to attract new users and compete with other transport solutions, including private cars. Using DRT will need to be seen as an efficient, environmentally friendly, and convenient option if it is to become a transport choice, rather than a necessity.

Consideration also needs to be given to how to integrate DRT into other modes of transportation, and ultimately, how to integrate into MaaS systems. DRT often provides a link between travellers and existing infrastructure, and will require the involvement of many different stakeholders including regional mobility management players, telecommunications companies, payment processors, transport providers and local authorities. As well as needing to involve all of these actors in planning, there are also a lot of regulatory issues to be considered regarding multi-modal transport offers, where regulations are different between, for example, taxis, private hire vehicles and public transportation.



European frameworks and support

The European Union has introduced a number of roadmaps, strategies and legislative initiatives to support low-carbon transport. From the 2001 Gothenburg Strategy onwards, the EU has aimed to develop its transport sector to be both integrated and sustainable. The *Roadmap to a Single European Transport Area (2011)* set out 40 initiatives to build a competitive transport system that could remove major barriers, support economic development, and reduce carbon emissions. For the first time, long-term goals were set, including that by 2050, no conventionally-fuelled cars are used in cities, and that a 60% reduction in transport emissions should be achieved.

The *Urban Mobility Package (2013)* set out the concept of Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), with guidance on how to devise modern and sustainable urban transport plans. SUMP consider the entirety of an urban area and encourage joined-up and collaborative policy-making across different policy-areas, different levels of government, and different stakeholder groups.

Urban mobility is highly complex, requiring integrated planning processes, and new approaches that avoid compartmentalised thinking. SUMP guidelines advocate having a long-term vision, goals and objectives, covering the full urban area as well as the surrounding regions which are economically and socially linked. SUMP should consider how to assess and monitor performance of the transport system and link different modes of transport; not only cars, buses and trains, but also walking and cycling. Furthermore, technical issues, infrastructure requirements, support policies (including financing) and information campaigns has to be taken into account. Specific consideration also needs to be given to integrating stakeholders through co-operation, co-ordinating and consulting, including businesses, civil society, public bodies at all levels, and citizens.

The main support provided for drafting SUMP is from **ELTIS** (www.eltis.org), European Commission DG Transport and Mobility's urban mobility observatory. ELTIS provides SUMP guidelines, to help urban areas to develop mobility strategies. Additionally, ELTIS provides case studies, training materials and tools, and organises events to help regions. The **SUMP Guidelines** are currently in the process of being updated and are expected to be published in mid-2019. The revision will add greater focus to the need for sustainability, and provide new content on MaaS in cities.

“A Sustainable Urban Mobility Plan has as its central goal improving accessibility of urban areas and providing high-quality and sustainable mobility and transport to, through and within the urban area. It regards the needs of the 'functioning city' and its hinterland rather than a municipal administrative region.”

European Commission

The **CIVITAS** (www.civitas.eu) initiative is a network of cities dedicated to cleaner transport which aims to support local partnerships to implement and test novel urban mobility approaches in real conditions. The network is co-funded by the European Commission and



supports demonstration projects of new urban transport solutions, including the topic of collective passenger transport, looking at inter-modality, e-ticketing and accessibility.

URBACT (www.urbact.eu) is an exchange and capacity building initiative funded by the European Regional Development Fund and EU Member States, which aims to support sustainable urban development. The initiative involves 550 cities across Europe, developing solutions that integrate economic, social and environmental dimensions of development, to inform urban policy across Europe, including topics of social inclusivity and urban mobility.

In the MaaS sector, the European Union has founded the **MaaS Alliance** (www.maas-alliance.eu), a public-private partnership to support deployment of these systems. The Alliance considers issues related to business rules and collaboration, end-user issues, and legal and regulatory barriers.

Finally, the European Union supports sustainable transport by providing funds for mobility projects through the [European Structural and Investment Funds \(ESIFs\)](#) and the [Connecting Europe facility](#). Sustainable transport can be funded through both the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund. The ERDF is mostly targeted at four priorities, including ‘supporting the shift towards a low-carbon economy in all sectors’, with the sub-priority of ‘promoting low-carbon strategies for all types of territories, in particular for urban areas, including the promotion of sustainable multimodal urban mobility and mitigation-relevant adaptation measures.’ Both the ERDF and the Cohesion Fund can furthermore be used to support sustainable transport under Investment Priority 7, ‘promoting sustainable transport and removing bottlenecks in key network infrastructures,’ including sub-priorities on enhancing regional mobility through linking multimodal nodes (7b) and developing low-carbon transport systems (7c).

Supporting demand-responsive transport with Interreg Europe

The spending of all ESIFs are managed through operational programmes, which are the main policy instruments targeted by the Interreg Europe programme. Regions taking part in Interreg projects are able to exchange experience and good practices to build upon previous successes, and perform evaluations and studies to ensure that European support is targeted to solving their regional challenges. In the field of demand-responsive transport, the above-featured partnership of REGIO-MOB is complemented by LAST MILE, an interregional co-operation project designed to develop smart mobility solutions for the last stretch of journeys.



The LAST MILE project has been exploring DRT as a solution for promoting and supporting tourism, providing links for the ‘last mile’ between transport hubs and tourist destinations. The project has performed a detailed analysis of framework conditions and barriers to implementation of such systems, and will produce action plans for each region. The project is producing guidelines which can be used to make sustainable mobility plans for rural regions, which can be used by regional authorities across Europe.

The project has produced two synopsis reports, which will be used to shape the upcoming guidelines. The first, [‘National and regional framework conditions and barriers of flexible transport’](#), provides a concise overview of the challenges that regions face, whilst the second, [‘State-of-the-Art of regional public transport systems and particularly flexible systems’](#), analyses the current state of DRT in the project’s regions in order to identify existing best practices.

Both reports are available now through the project website.

www.interregeurope.eu/lastmile

Recommendations

DRT has been considered primarily as a solution for those with limited mobility, but targeting new user groups and combining with new ICT systems and transport management tools is an innovative and effective approach. It can bring numerous benefits to European regions, including cost savings, reduced road congestion and emissions reductions, whilst also improving quality of life for citizens. DRT systems are adaptable to almost any region, with numerous parameters which can be changed to fit varying regional scenarios.

- DRT systems usually need to be stimulated by a public authority. By their nature, the potential user groups are often dispersed and fragmented and thus difficult to identify for private operators. Regions should take stock of the performance of their transport systems and consider where public transport is used, and at what cost, to see where it may be cheaper and more environmentally friendly to use a DRT system, as with the Tele-Bus service in Niepołomice;
- SUMP should be developed or altered to include DRT, considering linkages with other transport modes. The process should be overseen by a single transport authority, setting clear targets for low-carbon transport to show the long-term direction of travel;



- Lead partner of DRT initiatives will need to bring all stakeholders together and manage the process of co-operation. It is the role of the public authority to consider the long-term aims and to set goals to meet broader public policy goals; focus on the issues of social inclusion and reducing congestion;
- DRT needs to be made attractive and convenient if it is to have a wide impact. Communication should focus on the multiple benefits of DRT, and ICT should be used as far as possible, to effectively integrate services into public transport information systems;
- Integration of smart cards and electronic payments can help to improve convenience of the DRT solution; but care must be taken to avoid alienating users who may not have access to those technologies. For example, avoid app/mobile only services;
- Systems should aim to provide both instant and pre-booked service for maximum convenience, as demonstrated in Krakow.
- Support is available for developing and implementing DRT systems; look in particular at using ESIFs and take inspiration from what regions have done before.

Sources, further information

- Community Transport Association – The Future of Demand Responsive Transport (2017)
- LAST MILE – [National and regional framework conditions and barriers of flexible transport](#) (2017)
- LAST MILE – [State-of-the-Art of regional public transport systems and particularly flexible systems](#) (2017)
- LIMIT4WEDA documents – <http://miema.org/projects/limit4weda-med-programme/>
- MaaS Alliance – [White Paper: Guidelines & recommendations to create the foundation for a thriving MaaS ecosystem](#) (2017)

*#LowCarbon #transport
#mobility #DRT #MaaS*



Interreg Europe Policy Learning Platform on
Low-carbon economy

Thematic experts:

Simon Hunkin & Katharina Krell

s.hunkin@policylearning.eu

k.krell@policylearning.eu

<https://interregeurope.eu>

June 2018



**Interreg
Europe**



European Union | European Regional Development Fund



szukaj..



Hot: Sejmowa komisja przyjęła w pierwszym czytaniu projekt noweli

WYNIKI KONKURSU ECO-MIASTO 2018: LAUREATAMI W KATEGORII MOBILNOŚĆ ZRÓWNOWAŻONA ZOSTAŁY LUBLIN I NIEPOŁOMICE

28 września 2018 Written by [RG](#) Published in [Wiadomości](#) [Permalink](#)

• W szóstej edycji konkursu ECO-MIASTO jury przyznało 10 tytułów laureata i 13 wyróżnień. Lublin został nagrodzony aż w dwóch kategoriach (gospodarka wodna i mobilność zrównoważona), miasta z województwa lubelskiego zdobyły też najwięcej tytułów laureata i wyróżnień. Po raz pierwszy w gronie zwycięzców znalazło się miasto z województwa podlaskiego – Białystok otrzymał nagrodę za działania w dziedzinie gospodarki o obiegu zamkniętym. Bełchatów został natomiast pierwszym wyróżnionym miastem z województwa łódzkiego. Uroczystość wręczenia nagród była częścią Międzynarodowej Konferencji Innowacyjne ECO-MIASTO 2018.

• W nowej kategorii gospodarka o obiegu zamkniętym nagrodzone zostały Białystok i Radzyń Podlaski. Obok Lublina drugim laureatem w kategorii gospodarka wodna została Mława, a w kategorii mobilność zrównoważona oprócz Lublina zwyciężyły Niepołomice. Nagrodę w kategorii efektywność energetyczna budynków otrzymały Kraków i Czeladź, a w kategorii zieleń miejska a jakość powietrza – Zabrze i Złotów.

• Na program ECO-MIASTO oprócz konkursu dla miast składają się też Międzynarodowa Konferencja Innowacyjne ECO-MIASTO 2018 oraz projekt edukacyjny dla szkół „Zakręcenie w przestrzeni”. W tym roku nagrodę główną w konkursie zdobyli uczniowie Liceum Ogólnokształcącego w Małogoszczu, autorzy projektu „Zielono nam”. • Organizatorami projektu ECO-MIASTO są

Ambasada Francji w Polsce oraz Centrum UNEP/GRID-Warszawa. ECO-MIASTO jest realizowane we współpracy z Renault Polska, SAUR Polska, Grupą Saint-Gobain, Ceetrus Polska, DK Energy i TIRU – grupa Dalkia, a także WSPÓLNIE – Fundacją LafargeHolcim.

Każda kolejna edycja projektu ECO-MIASTO dowodzi, że polskie miasta stają się coraz bardziej nowoczesne, ekologiczne i przyjazne mieszkańcom. To ważne, że ośrodki miejskie w Polsce mają się czym pochwalić w zakresie walki z zanieczyszczeniem powietrza czy wprowadzania gospodarki o obiegu zamkniętym, zwłaszcza w związku z tegorocznym szczytem klimatycznym w Katowicach – mówi Pierre Lévy, Ambasador Francji w Polsce.

Do konkursu ECO-MIASTO 2018 zgłosiło się 46 miast, a niektóre z nich przedstawiły osiągnięcia w kilku kategoriach, dlatego przesłano w sumie 70 formularzy zgłoszeniowych. Jury przyznało 10 tytułów laureata oraz 13 wyróżnień. W każdej z pięciu kategorii nagrodzono dwa miasta – jedno o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., drugie poniżej tej liczby.

Mobilność zrównoważona

Laureatami w kategorii mobilność zrównoważona zostały **Lublin i Niepołomice**. **Lublin** jako miasto powyżej 100 tys. mieszkańców został nagrodzony za osiągnięcie 30% udziału taboru niskoemisyjnego we flocie transportu publicznego oraz za tworzenie infrastruktury sprzyjającej multimodalności, w tym za budowę infrastruktury pieszej i rowerowej, a także za ambitne plany osiągnięcia 50% udziału taboru niskoemisyjnego we flocie transportu publicznego. Nagrodę dla **Niepołomic** wśród miast poniżej 100 tys. mieszkańców przyznano m.in. za wdrażanie środków miękkich w zakresie zrównoważonego transportu miejskiego (budowę ścieżek rowerowych, przyjęcie kodeksu ulicznego i zasad dla rowerzystów, działania podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu), które wraz ze stale rozwijaną infrastrukturą transportu autobusowego i szynowego składają się na spójną koncepcję intermodalności transportu publicznego. Nagrodę w tej kategorii ufundowało Renault Polska – miesięczne testy samochodu elektrycznego Renault ZOE.

Wyróżniono również **Olsztyn** za przywrócenie i rozwijanie komunikacji tramwajowej w mieście oraz **Wągrowiec** m.in. za osiągnięte efekty w zakresie zwiększenia liczby pasażerów komunikacji zbiorowej poprzez zrealizowanie z sukcesem przemyślanej i kompleksowej inwestycji w dziedzinie zrównoważonej mobilności.

TAGGED UNDER

Renault

POWIĄZANE MATERIAŁY

CZTERDZIEŚCI RENAULT ZOE Z VOZILLĄ WE WROCŁAWIU

Samochód elektryczny jako narzędzie do dekarbonizacji lokalnego systemu

RENAULT EZ-ULTIMO, SAMOCHÓD-ROBOT — WYJĄTKOWE DOŚWIADCZENIE MOBILNOŚCI W WERSJI PREMIUM

NOWE RENAULT CLIO

W 2018 ROKU ALIANS SPRZEDAŁ ŁĄCZNIE 10,76 MLN SZTUK SAMOCHODÓW

CATEGORIES

[Archiwum](#) (263)

[OZE/URE](#) (217)

[Post Formats](#) (5)

[Punkt widzenia](#) (84)

[Sejm](#) (166)

[Spotkania energetyczne](#) (51)

[Transport i samochody elektryczne](#) (1 126)

[Uncategorized](#) (39)

[Videos](#) (35)

[Wiadomości](#) (1 399)

[ΔQ](#) (51)



Warsaw

Cloudy
Humidity 80%

-4°C



03 Jan 2019

0°C -4°C



04 Jan 2019

0°C -6°C



[^ BACK TO TOP](#)

ZAPISZ SIĘ ABY ZAWSZE BYĆ NA BIEŻĄCO!

ZAPISZ SIĘ!

[Home](#) | [Wiadomości](#) | [Sejm](#) | [Punkt widzenia](#) | [Spotkania energetyczne](#) | [OZE/URE](#) | [Videos](#)
| [Transport i samochody elektryczne](#) | [ΔQ](#) | [Historia energetyki](#)

WordPress Theme by [GavickPro.com](#)





European Union

European Regional
Development Fund

REGIO-MOB

Interreg Europe

REGIO-MOB

Interregional Learning towards Sustainable
Mobility in Europe: the REGIO-MOB
Experience

16 października 2018 r.





REGIO-MOB

Międzyregionalne nabywanie wiedzy w kierunku zrównoważonej mobilności w Europie

1. Skąd pomysł na projekt?
2. Ogólna informacja o projekcie.
3. Regionalna grupa interesariuszy.
4. Wyniki projektu.





Położenie Niepołomic

Problemy transportowe:

- „american dream”
- Położenie w aglomeracji krakowskiej
- Źródła podróży dwukierunkowe (do Krakowa i do Niepołomic)





Idea projektu REGIO-MOB

**Promowanie zrównoważonej mobilności w Europie:
wpływ na istotne instrumenty w danym regionie i przyczynianie się do ich poprawy
oraz uzyskanie racjonalnego efektu w wyniku wzajemnej współpracy
międzyregionalnej**

Proces uczenia się, wymiana wiedzy
oraz wdrażanie przykładów dobrej
praktyki

Stymulowanie zrównoważonej
mobilności

Podjęcie zintegrowanego podejścia
do opracowania planów mobilności z
uwzględnieniem aspektów
środowiskowych ale też
ekonomicznych i społecznych

Potencjalne korzyści wynikające z
transmisji technologii informacyjnych
i komunikacyjnych jako kluczowe
czynniki wpływające na innowacje i e-
commerce w sektorze

Pobudzanie wzrostu gospodarczego oraz
tworzenie miejsc pracy w kontekście
zrównoważonej mobilności

Zapewnienie zaangażowania kluczowych
podmiotów w procesie zarówno
regionalnym i międzyregionalnym





Międzyregionalne nabywanie wiedzy w kierunku zrównoważonej mobilności w Europie

Partnerzy:

- ~~Andaluzyjski Instytut Technologii (*Andalusian Institute of Technology*) –
główny Partner – Hiszpania~~
- Instytut Ruchu i Transportu w Lublanie (*Institute of Traffic and Transport Ljubljana*) - Słowenia)
- Regionalne Stowarzyszenie Gmin z Lazio (*Regional Association of Lazio Municipalities – Anci Lazio*) - Włochy
- Gmina Niepołomice - Polska (list poparcia – UMWM)
- Agencja Rozwoju Regionalnego Południowo-Zachodnia Oltenia (*Regional Development Agency Southwest Oltenia*) - Rumunia
- Region Macedonia Zachodnia (*Region of Western Macedonia*) - Grecja
- Partnerstwo w transporcie – Południowo-wschodnia Szkocja (*Southeast Scotland Transport Partnership*) - Wielka Brytania



Europejscy Partnerzy





REGIO-MOB 2 Fazy

48 M-cy - 01/04/2016 - 31/03/2020



Całkowity budżet projektu: 1.340.220 Euro – FEDR: 1.139.188,53 €

**Całkowity budżet Gminy Niepołomice:
148,315.00 Euro – ERDF: 126,067.75 Euro**



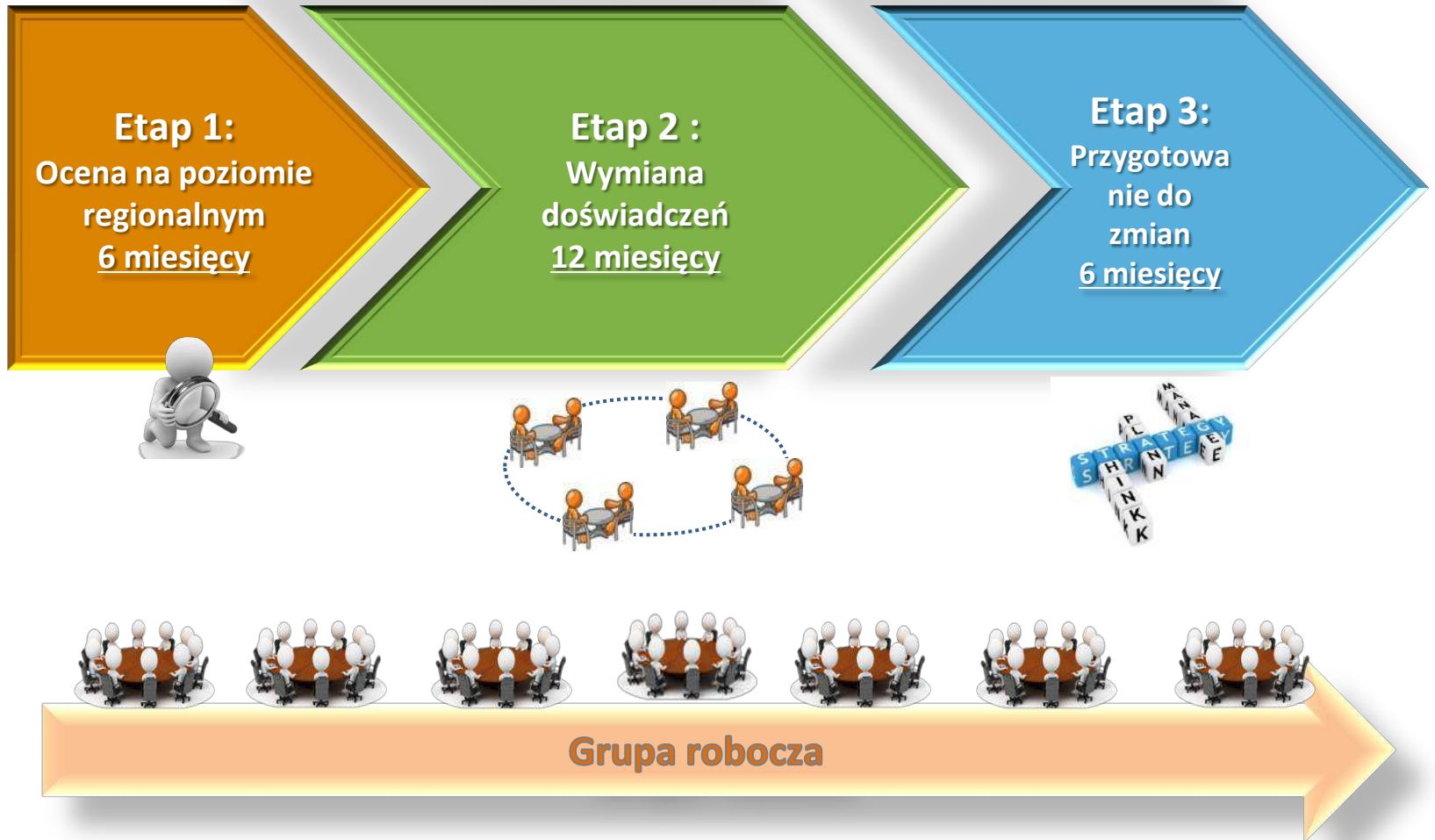
Faza 1: Nauka

24 miesiące - 01/04/2016 do 31/03/2018

K
O
M
U
N
I
K
A
C
J
A



N
A
U
K
A



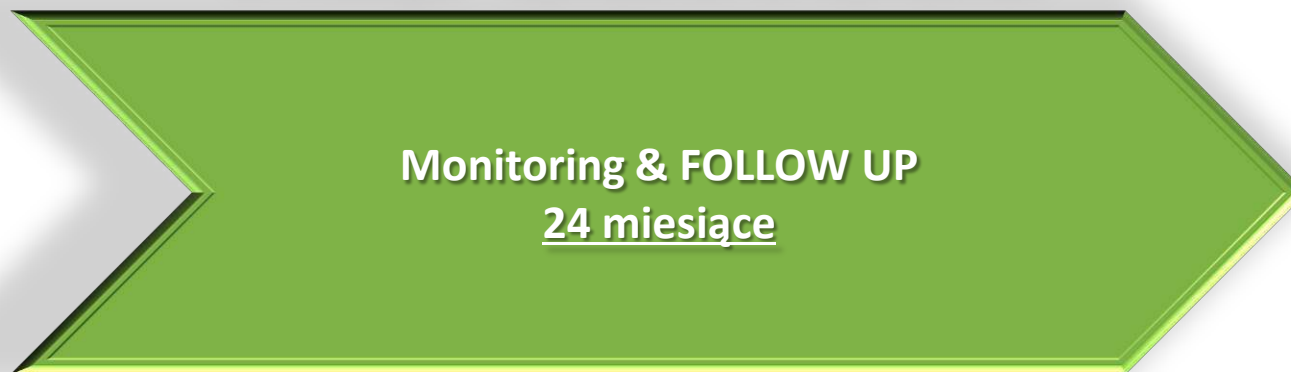
Faza 2: Realizacja

24 miesiące - 01/04/2018 do 31/03/2020

K
O
M
U
N
I
K
A
C
J
A



N
A
U
K
A





Działania regionalnej grupie interesariuszy

Zasięg projektu REGIO-MOB

2016.11.10



Zestawienie jednostek samorządu terytorialnego uczestniczących w projekcie oraz firm

- Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
 - Departament Transportu i Komunikacji
 - Departament Polityki Regionalnej
- Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
- Miasto Kraków
- Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
- Koleje Małopolskie sp. z o.o.;
- Przedstawiciele Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej
- prywatny przewoźnik Mat-Bus;





REGIO-MOB w regionie Gmina Niepołomic

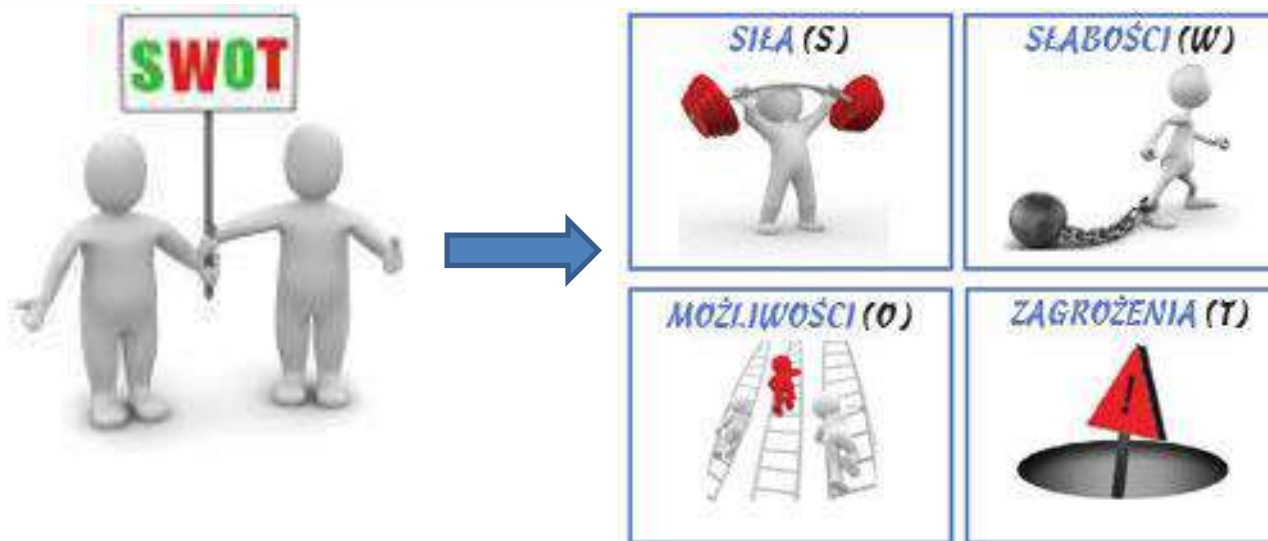
REGIO-MOB
Interreg Europe

European Union
European Regional
Development Fund

9 spotkań grup roboczych w trakcie realizacji projektu



1 regionalna analiza SWOT w zakresie mobilności w miastach



Działania w ramach grup roboczych

Prace skoncentrowane będą na części regionu i obejmować będą swoim zakresem prace studialne, związane z nowymi inwestycjami infrastrukturalnymi (m.in. zjazd z autostrady A4, uruchomienie kolei aglomeracyjnej, budowa parkingów P&R) czy rozrastające się Strefy Inwestycyjne w regionie.



Cel stworzenia grupy interesariuszy w regionie Gminy Niepołomice:



- Identyfikacja najlepszych praktyk realizowanych na poziomie regionalnym (woj. Małopolskie, region wokół m. Niepołomice) w celu promowania zrównoważonej, skoordynowanej, bezpiecznej mobilności;
- Przegląd Istniejących Planów (Strategii) Mobilności wykonanych na różnych szczeblach administracji, umożliwiając jednocześnie zaproponowanie zmian polegających na ujednoczeniu tych dokumentów
- Wymiana najlepszych praktyk z innymi regionalnymi uczestnikami projektu REGIO-MOB, w celu wyselekcjonowania tych najbardziej obiecujących, aby mogły być wdrożone w polityce zmian;
- Przygotowanie wskazówek i zaleceń w celu poprawy Systemu Transportu Zbiorowego w regionie.

Etap wymiany doświadczeń:

Wymiana doświadczeń zidentyfikowanych i uporządkowanych poprzez warsztaty i wizyty studyjne



Podczas warsztatów prezentacje 2 dowolnych praktyk





Dobre praktyki zdiagnozowane w regionie Niepołomic:

- SKA (szybka kolej aglomeracyjna) z systemami P&R
- BIOGAZ z zamkniętego składowiska
- ECODRIVING
- DOBRE PLANOWANIE podczas wykorzystania ciężkiego sprzętu
- TELE-BUS (Kraków)





Dobre praktyki zdiagnozowane w regionie Niepołomic:

- **SKA (szybka kolej aglomeracyjna) z systemami P&R**
- BIOGAZ z zamkniętego składowiska
- ECODRIVING
- DOBRE PLANOWANIE podczas wykorzystania ciężkiego sprzętu
- **TELE-BUS (Kraków)**



✓ **ITALY:**



- ✓ ECOTRIP.
- ✓ RPAD SAFETY PLAN.
- ✓ CARTH-MR.
- ✓ PASTA.
- ✓ LIMIT4WeDa.
- ✓ RETROFIT.

✓ **SPAIN:**



- ✓ REGIONAL LAW.
- ✓ COORDINATION.
- ✓ TECHNOLOGICAL NETWORK.
- ✓ BUS+BIKE.
- ✓ INTERMODAL TITLE.

✓ **POLAND:**



- ✓ FAR.
- ✓ BIOGAS.
- ✓ ECODRIVING.
- ✓ GOOD PLANNING.
- ✓ TELEBUS.

✓ **SLOVENIA:**



Prometni institut Ljubljana d.o.o.
Institute of Traffic and Transport Ljubljana LLC.

- ✓ ELECTRO-TRIP.
- ✓ CONCEPT AND STRATEGY.
- ✓ PARK AND RIDE.
- ✓ IDENTIFICATION CARDS.
- ✓ STUDENTS.
- ✓ SUMPS.

✓ **GREECE:**



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
REGION OF WESTERN MACEDONIA

- ✓ EGNATIA MOTORWAY.
- ✓ ROAD TRAFFIC ACCIDENT DATA.
- ✓ WILDLIFE OBSERVER NETWORK.
- ✓ PLANNING WASTE TRANSPORT.
- ✓ GREEN EMOTION.

43 best practices

✓ **ROMANIA:**



- ✓ CAR-SHARING.
- ✓ EBIKE NET.
- ✓ HYPERION.
- ✓ RING ROAD DRA.
- ✓ RING ROAD TARGU.
- ✓ COORDINATION.

✓ **UNITED KINGDOM:**



- ✓ FLOW CENTER.
- ✓ GREEN WAYS.
- ✓ PARK AND RIDE.
- ✓ QUEUE MANAGEMENT.
- ✓ BUS REAL TIME.

- ✓ GRANTS.
- ✓ TRANSPORT STRATEGY.
- ✓ THISTLE CARD.
- ✓ TRIPSHARE.
- ✓ CYCLE.

Wyniki na etapie projektu



Wpływ na 7 instrumentów politycznych



7 grup roboczych utworzonych wraz z lokalnymi podmiotami w każdym zaangażowanym regionie



7 Regionalnych planów mobilności nowo rozwiniętych lub ulepszonych



14 przykładów dobrych praktyk (spośród 35 zidentyfikowanych)



Co najmniej 308 osób będzie rozwijać swoje zdolności zawodowe ze względu na swój udział w działaniach projektu, wliczając partnerów oraz zaangażowane lokalne podmioty



POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
INSTYTUT INŻYNIERII DROGOWEJ, KOLEJOWEJ I TRANSPORTU
KATEDRA SYSTEMÓW
TRANSPORTOWYCH

31-155 KRAKÓW UL. WARSZAWSKA 24
Tel. (12) 628-23-25; email: l2@transys.wil.pk.edu.pl; www.kst.pk.edu.pl



**Regionalny Plan Mobilności dla wyznaczonego regionu
w oparciu o przygotowaną analizę regionalnych potrzeb
oraz analizę SWOT**

&

**REKOMENDACJE dotyczące zrównoważonego
transportu dla aktualizacji dokumentu: „Strategia
Rozwoju Województwa Małopolskiego”**

Umowa nr. OŚR.6.2017



Zespół autorski:

dr hab. inż. Andrzej Szarata Prof. PK - kierownik zespołu
dr inż. Mariusz Dudek
dr inż. Katarzyna Nosal Hoy
dr inż. Katarzyna Solecka
mgr inż. Urszula Duda – Wiertel

Zleceniodawca:

**Gmina Niepołomice
Plac Zwycięstwa 13,
32-005 Niepołomice**

Kraków, marzec 2018

Regionalny plan mobilności stanowi modelowe rozwiązanie (tzw. dobrą praktykę), a zatem planowanie zrównoważonej mobilności w odniesieniu do innych regionów może odbywać się w oparciu o zdefiniowane w nim działania, których zakres winien być skorygowany i dopasowany do konkretnych uwarunkowań lokalnych.



Dziękuję za uwagę

Wojciech Biernat
Urząd Miasta i Gminy Niepołomice
wojciech.biernat@niepolomice.eu
www.niepolomice.eu



Serwis Programów

Europejskiej Współpracy Terytorialnej
i Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa



Unia Europejska

[Menu](#)



[Szukaj w serwisie](#)



[Serwisy programów](#)

[Strona główna](#) > [Wiadomości](#)

Innowacje, transport, zasoby naturalne i kulturowe – zobacz, co polskie instytucje osiągnęły dzięki ponadnarodowym projektom Interreg

19.10.2018

W programach Interreg Europa Środkowa, Interreg Region Morza Bałtyckiego, Interreg Europa dobiegają końca pierwsze projekty. Zachęcamy do zapoznania się z ich rezultatami.

Przedstawiamy prezentacje polskich uczestników projektów transnarodowych i międzyregionalnych:

- [FabLabNet](#) (PDF 1 MB) na temat laboratoriów produkcyjnych i kompetencji cyfrowych - Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Bielsku Białej

- [EMMA](#) (PDF 2 MB) na temat transportu śródlądowego - Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego
- [REGIOMOB](#) (PDF 5 MB) na temat transportu na żądanie - Urząd Miasta i Gminy w Niepołomicach
- [LUMAT](#) (PDF 2 MB) na temat zrównoważonej gospodarki terenami i rekultywacji - Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych
- [Forget Heritage](#) (PDF 2 MB) na temat restauracji obiektów i sektora przemysłów kreatywnych - Urząd Miasta Bydgoszczy
- [prezentacja Małopolski](#) (PDF 1 MB) na temat korzyści z udziału w międzynarodowych projektach - Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego

Ponadto zachęcamy do zapoznania się z [prezentacją Krajowego Punktu Kontaktowego](#) (PDF 3 MB) programów Interreg Europa Środkowa, Interreg Region Morza Bałtyckiego, Interreg Europa (Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju) pokazującą stan realizacji ww. programów.

Poleć innym



Tweet

Czy treść na tej stronie była pomocna? [Zgłoś](#)



Znajdź kontakt do najbliższego punktu informacyjnego



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



[Kontakt](#)

[Harmonogramy naborów wniosków](#)

[Publikacje](#)

[Często zadawane pytania](#)



Contro i cambiamenti climatici
con nuove energie



LOGIN

newsletter: scrivi la tua email

invio

Accetto la Privacy Policy



HOME chi siamo come aderire news documentazione eventi link contatti MAILING LIST CERCA



Documentazione > comunicati

comunicati

news dai soci

rapporti/documenti

≠ newsletter

KC sulla stampa

podcast

video

termometro del mondo

torna alla [lista comunicati](#)

5 aprile 2019

Kyoto Club presenta i risultati del progetto COMPOSE alla Regione Lazio

In occasione del convegno di presentazione dei risultati dei progetti finanziati dai programmi di cooperazione territoriale europea nel Lazio, martedì 2 aprile Kyoto Club ha presentato nella sede della Regione Lazio i risultati raggiunti dal progetto Interreg MED COMPOSE incentrato sui temi dell'efficienza energetica e sulle energie rinnovabili.

L'Area Cooperazione Territoriale Europea, in collaborazione con l'Area Coordinamento e Monitoraggio delle politiche regionali in materia di energia e mobilità della Regione Lazio ha organizzato un evento di presentazione dei risultati dei progetti finanziati dai programmi di Cooperazione Territoriale Europea sul tema dell'efficiamento energetico (sugli edifici pubblici e nei trasporti) e delle energie rinnovabili.

L'incontro, oltre ad essere un'occasione di scambio e confronto tra i vari responsabili dei progetti, è stato il punto di partenza per avviare un percorso volto a favorire l'internalizzazione, nelle politiche regionali della regione Lazio, dei risultati dei progetti CTE del territorio.

Per questo alla riunione hanno partecipato gli uffici regionali competenti in materia.

Nell'ambito del convegno sono stati presentati progetti in via di conclusione e in corso appartenenti ai programmi Interreg Europe, Interreg Med e ENI-CBC Med.

Roberto Calabresi, coordinatore del gruppo di lavoro "Agricoltura e foreste" di Kyoto Club, ha presentato i risultati raggiunti dal progetto **Interreg MED COMPOSE**, di cui la nostra associazione è partner per l'Italia. COMPOSE è un progetto triennale il cui obiettivo principale è l'espansione dell'uso di energie locali da fonti rinnovabili (FER) e di efficienza energetica (EE) nelle strategie e nei piani energetici di 11 aree del Mediterraneo.

Tra i relatori sono intervenuti: Giorgio Scavino di ANCI Lazio che ha presentato due progetti su efficienza energetica nei trasporti (Interreg Europe REGIO-MOB e EV-Energy) e il progetto su energie rinnovabili (Interreg Med LOCAL4GREEN), Giampiero Orsini di Città Metropolitana di Roma che ha presentato il progetto Interreg Europe SMART MR, Roberta Pascolini della Regione Lazio che ha presentato il progetto Interreg Europe Prometheus, e il progetto Enerselves, Laura Scarpelli di RAM Spa -Ministero dei Trasporti che ha presentato il progetto Interreg Med EnerNET MOB, Patrizia Giancotti di Città Metropolitana di Roma che ha presentato il progetto Interreg Europe SUPPORT e il programma Interreg Med ENERJ, Federico d'Amely di Lazio Innova ha presentato il progetto Interreg Med SHERPA, Elena Gliarelli del CNR ha presentato il progetto ENI-CBC Med BEEP, Claudia Rosano di ICU ha presentato il progetto ENI-CBC Med ESMES, Roberto Calabresi di Kyoto Club ha presentato il progetto Interreg Med COMPOSE, e Davide Astiasio Garcia dell'Università La Sapienza di Roma ha presentato il progetto Interreg Med PRISMI.

Alla fine delle varie presentazioni c'è stato un breve scambio di opinioni e la condivisione delle esperienze che proseguirà con la condivisione e il confronto degli output dei diversi progetti presentati in incontri futuri.



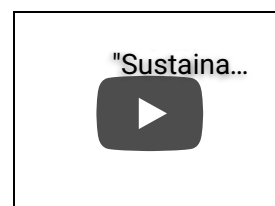
progetti



kyoto books



Bu proje Avrupa Birliği tarafından finanse edilmektedir.
This project is funded by the European Union.



"Sustainable Civil Society
Dialogue for Sustainable



Development": guarda i video
contributi della cerimonia di
apertura

KYOTO BOOKS: LE ULTIME USCITE

**"Economia circolare
in Italia", a cura di
Duccio Bianchi**



**"105 Buone pratiche
di efficienza
energetica made in
Italy", a cura di
Kyoto Club**



COLLABORAZIONI



**EUROPEAN ALLIANCE TO
SAVE ENERGY**
Creating an Energy-Efficient Europe



repowermap

Coalizione
CLIMA
PARIGI 2015

RECYCLING
POINT

PARTNER

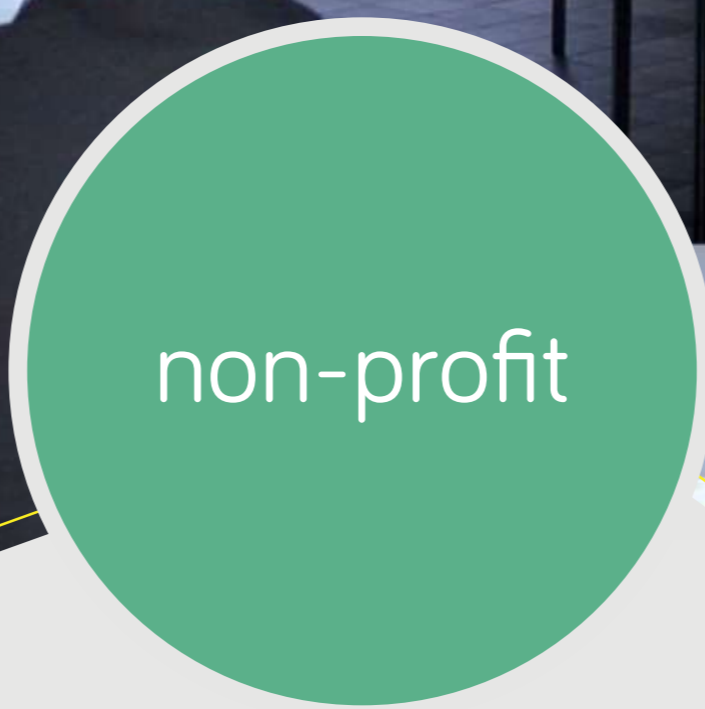
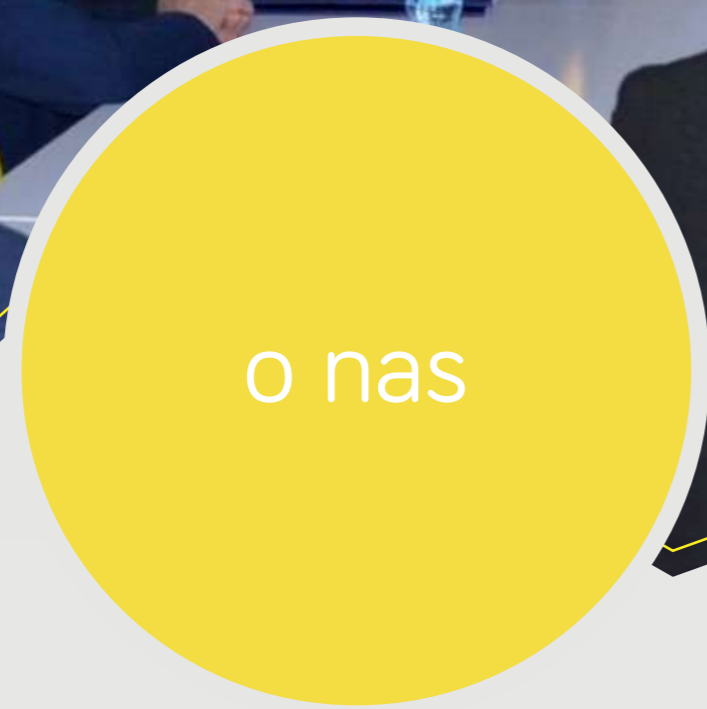
[i nostri partner](#)



© KYOTO CLUB 1999-2019 - Via Genova 23, 00184 Roma - Tel: +39 06 485539, +39 06 4882137 - Fax: +39 06 48987009

[come aderire](#) - [i nostri soci](#) - [contatti](#) - [privacy policy](#)

in collaborazione con **QUALENERGIA.it**



Projekt REGIO MOB

8 maja odbyło się kolejne spotkanie w ramach projektu REGIO – MOB, na którym omawiano efekty prac nad wdrożeniem Regionalnego Planu Mobilności (tzw. action plan).

W ramach spotkania omówione zostały rozwiązania komunikacyjne związane z realizowanymi inwestycjami na terenie gminy Niepołomice, między innymi budowa węzła autostradowego w Podłężu oraz budowa sieci parkingów P&R w Niepołomicach, Staniątkach, Podłężu i Woli Batorskiej. Dodatkowo poruszone zostały problemy z jakimi trzeba będzie się zmierzyć realizując dany projekt.

Dziękujemy za spotkanie w naszej przestrzeni LAS Open Space.



powierzchnia bez ograniczeń

