SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

16-22 SETTEMBRE 2022

Cambia e vai!

LINEE GUIDA TEMATICHE 2022

Più connessi, più liberi

#MobilityWeek

INDICE

1) Introduzione 4
Il tema di quest'anno 4
“Più connessi, più liberi” 5
Come partecipare alla campagna della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ**? 6
Collegamento con altre iniziative dell'UE 7

2) Persone 8
2a) Co-creazione 8
Risolvere il problema dei parcheggi di quartiere attraverso la co-creazione a Brema, in Germania 8
Configurazione di hub di mobilità multimodale a Lisbona, Portogallo 9
Progetto Conquer the street: la co-creazione a Lovanio 11
2b) Scienza dei cittadini 12
WeCount - cittadini che misurano i dati nel contesto della loro comunità 12
2c) Coinvolgimento dei cittadini 13
Bologna: il coinvolgimento dei cittadini nella creazione di una zona a 30 km/h 13
Cinque modi per interagire con i giovani 14

3) Luoghi 15
3a) Ristrutturazione dello spazio 15
Creare luoghi di incontro a Malmö, in Svezia 15
Moderazione del traffico a Bytom, in Polonia 15
Creazione di barriere fisiche per un centro senza auto a Salisburgo, in Austria 16
3b) Il rinverdimento delle città 17
Da aridi terreni industriali a riserve naturali: la trasformazione della regione della Ruhr 17
Zone pedonali potenziate a Lubiana, in Slovenia 18
3c) Strategie per la bicicletta 19
Parcheggio innovativo per biciclette a Utrecht, nei Paesi Bassi 19
Torre di parcheggio automatizzata a Třinec, in Cechia 20
Integrazione dei parcheggi per biciclette nella rete regionale dell'Île-de-France, in Francia 20

4) Pacchetti 22
4a) Consegna di merci nelle aree urbane 22
Software di pianificazione per coordinare le consegne a Groningen, nei Paesi Bassi 23
Ristrutturazione delle consegne urbane a Barcellona, in Spagna 23
4b) Regolamentazioni che disciplinano l'accesso dei veicoli alle aree urbane (UVAR) e zone a basse emissioni (LEZ) 23
Estensione dell'UVAR a Parma 24

5) Pianificazione e politica 24
5a) Pianificazione dell'infrastruttura 25
L'importanza degli investimenti infrastrutturali sostenibili a Praga, in Cechia 25
Conversione di un parcheggio per auto in un centro di consolidamento urbano a Madrid, in Spagna 25
5b) PUMS 26
Cambiamenti significativi a Bruxelles grazie ai PUMS 26
Il vincitore dell'ultima edizione del Premio PUMS è Tampere, in Finlandia 27

1) Introduzione

Il tema di quest'anno

Il tema annuale della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** per il 2022 è "Più connessi, più liberi". Il tema è stato scelto per riflettere sul desiderio degli individui di tutta Europa di riconnettersi tra loro dopo diversi mesi di isolamento, restrizioni e limitazioni. Le persone possono entrare in contatto quando si incontrano in una piazza del loro ambiente urbano e rimanere connesse attraverso il trasporto pubblico. Un trasporto più connesso significa luoghi e persone meglio collegati, uno degli obiettivi principali del **Green Deal europeo**[1] adottato dalla Commissione europea. La **Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente**[2] chiede anche di migliorare i collegamenti tra decisori, fornitori di servizi, urbanisti e cittadini. Dopo una forte attenzione agli aspetti sanitari della mobilità urbana nel 2021, il tema di quest'anno "Più connessi, più liberi" celebra lo scopo della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** di unire le persone.

Poiché i trasporti sono il secondo settore più inquinante in Europa[3] e le emissioni dei trasporti interni dell'UE sono addirittura aumentate dello 0,8% tra il 2018 e il 2019[4], è necessario compiere sforzi significativi per raggiungere l'obiettivo europeo di emissioni nette zero di gas serra entro il 2050, come indicato nel Green Deal europeo. Poiché si tratta di una sfida importante, è essenziale che tutte le parti interessate e le città cooperino per ridurre in modo significativo le emissioni della mobilità (urbana).

Le crisi, come il COVID-19 o le sfide per mantenere la sicurezza energetica dopo l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, mettono a repentaglio gli obiettivi definiti. Il **piano REPowerEU**[5] mira a ridurre l'impatto di queste sfide con una serie di azioni per il risparmio energetico, la diversificazione dell'approvvigionamento energetico, la sostituzione dei combustibili fossili accelerando la transizione dell'Europa verso le energie pulite nonché volto a combinare in modo intelligente investimenti e riforme[6].

[1] https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
[2] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
[3] https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02
[4] https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport
[5] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131
[6] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF
[7] https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

“Più connessi, più liberi”

“Più connessi, più liberi” riguarda ogni aspetto del trasporto sostenibile nell'ambiente urbano, che può essere riassunto con le seguenti parole inglesi che iniziano per "p": people (persone), places (luoghi), packages (pacchetti), policy (politiche) e planning (pianificazione).

Inoltre, il trasporto pubblico è nostro partner di vita per i collegamenti, gli spostamenti in sicurezza e la tutela dell'ambiente, insieme alla mobilità attiva e condivisa e ad altre opzioni di trasporto connesse, on-demand e sostenibili. Collegare le modalità di trasporto "tradizionali" con nuove soluzioni digitali rimane un aspetto fondamentale per il futuro.

Nelle linee guida tematiche di quest'anno a ognuno dei quattro argomenti è stato dedicato un capitolo. Per questo motivo, il presente documento intende fornire un’efficace panoramica di esempi di buone pratiche e iniziative recenti di città, Paesi e cittadini che vi ispireranno ad avviare le vostre azioni per rendere la mobilità urbana più sostenibile.

Le **persone** sono al centro della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** da oltre 20 anni e rimangono la forza trainante della nostra campagna. Ogni anno, durante la settimana che va dal 16 al 22 settembre, vengono caricati sul sito web della campagna diverse migliaia di eventi, progetti ed esempi di buone pratiche, mentre nel corso dell'anno vengono presentate circa 600 AZIONE**PER**LA**MOBILITÀ**, a testimonianza del successo della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** nel collegare le persone affinché attuino le proprie iniziative di trasporto sostenibile. Inoltre, l’**Anno europeo della gioventù 2022**[7] si concentra sull’interazione con i giovani in tutti i settori di attività.

I **luoghi**, compresi gli spazi urbani e le aree verdi, devono essere piacevoli e funzionali all'incontro e alle relazioni tra le persone. L'82% dei partecipanti al sondaggio della Clean Cities Campaign dello scorso anno ha evidenziato la necessità di aumentare il verde nelle città europee[8].

I **pacchetti** possono avere un doppio significato, riferendosi ai pacchi fisici e alle sfide logistiche in costante aumento per consegnarli in modo ecologico, così come ai pacchetti di informazioni digitali. Questi ultimi sono essenziali per il buon funzionamento della mobilità urbana e richiedono "connessioni migliori" tra fornitori di dati e utenti.

Paesi e città hanno bisogno di **politiche e pianificazione** per affrontare le sfide comuni della mobilità urbana in modo globale e resiliente. La SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** rappresenta una grande opportunità per gli urbanisti di ispirarsi alla pianificazione della mobilità incentrata sui cittadini. La partecipazione dei cittadini è una componente centrale del concetto di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Commissione Europea e le consultazioni pubbliche tenute durante la SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** possono portare a nuove soluzioni di trasporto rispettose delle persone e dell'ambiente nei quartieri locali.

[7] https://europa.eu/youth/year-of-youth_en
[8] https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/
[9] https://twitter.com/mobilityweek

Come partecipare alla SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ**?

Il tema di quest'anno, "Più connessi, più liberi", riflette anche il nostro desiderio di essere connessi con voi! Pertanto, vi invitiamo a seguirci su Twitter[9], Instagram[10] e Facebook[11]. Indipendentemente da ciò che voi e il vostro team locale state facendo in relazione ai temi di quest'anno, vi invitiamo a condividere le vostre notizie con noi.

Nel 2021, la SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** ha registrato il più alto numero di iscrizioni di sempre, con la partecipazione di oltre 3.100 città in 53 Paesi e la presentazione di quasi 650 AZIONE**PER**LA**MOBILITÀ** nel corso dell'anno.

Partecipate alla SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** a settembre. È possibile partecipare alla SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** in molti modi. Se rappresentate una città o un Paese, potete partecipare nel corso della settimana principale della campagna dal 16 al 22 settembre e presentare le vostre iniziative e misure sul nostro sito Web. www.mobilityweek.eu

Inviate una AZIONE**PER**LA**MOBILITÀ** e condividete la vostra storia di successo Se rappresentate un'azienda, un'iniziativa popolare, un istituto d'istruzione o un'altra entità, potete presentare la vostra AZIONE**PER**LA**MOBILITÀ** relativa alle iniziative di mobilità sostenibile e al tema "Più connessi, più liberi" nel corso dell'anno. Le Linee guida tematiche di quest'anno offrono diversi esempi di AZIONE**PER**LA**MOBILITÀ** presentati da attivisti locali di tutta Europa. Anche le future AZIONE**PER**LA**MOBILITÀ** di elevato livello qualitativo saranno invitate a condividere le loro storie di successo.

È possibile presentare storie di successo per ricevere premi**.** La vostra città ha realizzato qualcosa di esemplare ed eccezionale nella mobilità urbana sostenibile? Potete ricevere un premio per l'eccellente lavoro svolto attraverso la campagna della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ**. La nostra campagna offre diversi premi, a seconda del contesto dei risultati ottenuti. Pertanto, vi invitiamo a candidarvi ai nostri concorsi annuali.

[9] https://twitter.com/mobilityweek
[10] https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en
[11] https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek
[12] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

Collegamento con altre iniziative dell'UE

La SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** è un evento importante nel calendario europeo, che integra anche diverse iniziative politiche chiave dell'UE. La **Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente**[12] della Commissione europea presenta 82 iniziative specifiche da realizzare nei prossimi quattro anni come primo passo verso l'obiettivo generale della neutralità climatica entro il 2050. Inoltre, la nostra campagna sostiene il **Patto europeo per il clima**[13], un'iniziativa di sensibilizzazione che si concentra su impegni e azioni di lotta al cambiamento climatico in tutta Europa. Pertanto, la SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** svolge un ruolo significativo nell'incoraggiare le persone, le città, gli istituti d'istruzione, le aziende e le ONG a promuovere una mobilità urbana sostenibile.

Oltre a sostenere le iniziative di cui sopra, la SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** sostiene anche gli obiettivi dell'UE nelle seguenti iniziative: **Settimana verde dell'UE**[14] e la **Settimana europea dell'energia sostenibile**[15]. Dopo il riuscito **Anno europeo delle ferrovie 2021**[16], l'**Anno europeo dei giovani 2022**[17] intende puntare i riflettori su questo gruppo di cittadini per sottolineare il loro contributo a tutti i settori della società, compresa l'importanza del loro impatto sul futuro dell'ambiente urbano e della mobilità urbana sostenibile.

[12] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
[13] https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en
[14] https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en
[15] https://eusew.eu/
[16] https://europa.eu/year-of-rail/index_en
[17] https://europa.eu/youth/year-of-youth_en
[18] https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

2) Persone

Purtroppo, le decisioni sulla mobilità urbana sono spesso percepite come misure ampiamente decise "dall'alto", in cui gli individui possono sentirsi ignorati o esclusi. Pertanto, un processo decisionale più inclusivo e omnicomprensivo può contribuire a dare voce alle persone. Per quanto le politiche incentrate sui cittadini siano spesso un compito a lungo termine, i risultati possono essere molto gratificanti. Il quadro di co-creazione, illustrato nel prossimo paragrafo, sottolinea l'importanza di coinvolgere le iniziative della società civile e le persone di tutte le fasce socioeconomiche e di ogni età nell'attuazione di misure caratterizzate da un impatto comune.

2a) Co-creazione

La co-creazione può essere definita come un "processo sistematico di creazione di nuove soluzioni non per ma con le persone, coinvolgendo le persone e le comunità nello sviluppo di politiche e servizi[18]". Questa definizione è stata una premessa del progetto SUNRISE[19], finanziato dall'UE, che ha promosso processi di co-creazione in sei città europee e non solo. I tre esempi di buone pratiche che seguono sono incentrati su diversi aspetti della co-creazione e su diversi livelli di coinvolgimento dei cittadini.

Risolvere il problema dei parcheggi di quartiere attraverso la co-creazione a Brema, in Germania

In tutta Europa, i quartieri storici costruiti prima degli anni '40 non sono stati progettati per ospitare parcheggi per auto private in strada o altrove. Questo problema esiste anche nella città-stato di Brema, nel nord-ovest della Germania. Strade strette e marciapiedi senza un piano di parcheggio a bordo strada erano la norma nel "quartiere Hulsberg", un'area relativamente piccola situata nella parte orientale della città anseatica, vicino al famoso Weserstadion. Fino a poco tempo fa, le auto ostruivano parzialmente i marciapiedi o parcheggiavano su entrambi i lati della strada. Ciò creava notevoli ostacoli e i marciapiedi erano spesso inaccessibili per le persone in sedia a rotelle e i genitori con le carrozzine. Anche i vigili del fuoco e gli addetti alla raccolta dei rifiuti avevano notevoli problemi di manovra nello spazio limitato a disposizione. Gli automobilisti ritenevano che parcheggiare davanti a casa fosse un loro diritto e si sono scontrati con altri gruppi di residenti che volevano rimodulare e limitare il parcheggio a bordo strada.

[18] https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf
[19] https://civitas-sunrise.eu/
[20] https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf

© SUNRISE Project

Anziché imporre misure “dall'alto”, l'amministrazione comunale ha avviato un progetto atto a identificare congiuntamente le sfide esistenti e a elaborare insieme soluzioni, che sono state attuate di concerto in una terza fase e valutate da un gruppo eterogeneo di persone. Dopo aver individuato le sfide sopra descritte, l'amministrazione comunale ha rimodulato il parcheggio a bordo strada insieme ai residenti. Durante questo processo, la mediazione tra i diversi gruppi di interesse è stata essenziale. Si sono svolti numerosissimi incontri di informazione e scambio nelle ore serali dei giorni lavorativi. Inoltre, è stata fornita una piattaforma ai gruppi vulnerabili interessati dalla difficile situazione dei parcheggi, ad esempio le persone a mobilità ridotta, le famiglie e gli anziani.

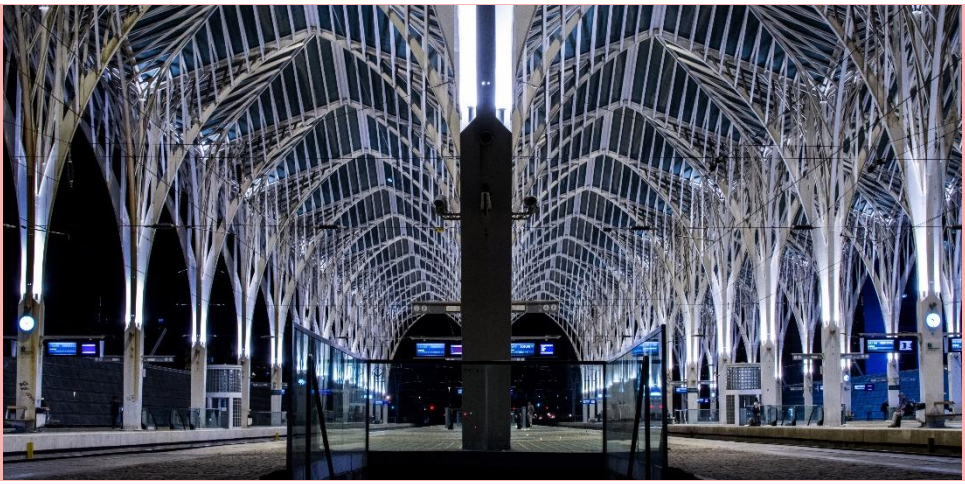
Nel complesso, i principali spunti da prendere in considerazione e i risultati ottenuti sono stati la riorganizzazione della politica sui parcheggi e la sua applicazione, che ha permesso di liberare altri 1.600 metri di marciapiede, e un senso di "unione" che ha dimostrato agli abitanti del quartiere che lo scambio e la discussione possono dare risultati soddisfacenti. La rimodulazione ha dato alla maggior parte degli utenti della strada, ai pedoni e alle persone con disabilità più spazio per le loro esigenze. In totale, l'azione collettiva co-creativa è stata un grande successo e sarà replicata in altri distretti di Brema[20].

Configurazione di hub di mobilità multimodale a Lisbona, Portogallo

La città di Lisbona ha una metropolitana ben funzionante, che nel 2019 ha trasportato 173 milioni di passeggeri, ovvero poco più di 500.000 persone al giorno[21]. Insieme ad altre modalità di trasporto pubblico, rappresenta il 18% degli spostamenti effettuati nella capitale portoghese nei giorni feriali, appena al di sotto della mobilità attiva (24%). Purtroppo, il 56% di tutti gli spostamenti avviene con veicoli privati. Pertanto, l'aumento del trasporto pubblico è una condizione essenziale per ridurre le emissioni a Lisbona.

[20] https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf
[21] https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf p7
[22] https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf

EMEL, il principale gestore di parcheggi di Lisbona, ha collaborato con l'amministrazione comunale per avviare un processo di co-creazione che mira a sviluppare le potenzialità degli hub di mobilità multimodale. Si tratta di stazioni fisiche collocate strategicamente nei punti di interscambio delle linee di trasporto pubblico esistenti. La maggior parte di questi punti di interscambio offre già diverse modalità di trasporto. Ad esempio, la stazione ferroviaria Lisbona Oriente, nel nord-est della città, offre collegamenti ferroviari a lunga e breve distanza e servizi di autobus.



© monteiro.onlie / Shutterstock

Dopo aver definito un concetto di hub di mobilità adatto alla città, il passo successivo per i pianificatori dei trasporti è stato quello di avviare il processo di co-creazione con un'ampia indagine quantitativa sui desideri e le esigenze degli utenti dei trasporti pubblici. Più di 2.000 utenti hanno partecipato all'indagine, che si è concentrata sul gradimento per la segnaletica, i comfort e la sicurezza nelle vicinanze dei cinque hub identificati. Poiché una maggioranza significativa degli intervistati ha ritenuto che i cinque hub siano ben collegati, l'obiettivo di Lisbona sarà il miglioramento della sicurezza e dell'atmosfera complessiva in prossimità di questi luoghi. Circa il 50% degli intervistati non si sentiva a proprio agio nei pressi degli hub e considerava l'ambiente sgradevole. Sono state poste anche altre domande relative al miglioramento degli hub, da cui è emerso un chiaro mandato per la città di aumentare gli spazi verdi (oltre il 90% dei votanti si è espresso a favore), nonché il miglioramento degli elementi delle sedute pubbliche. Questi risultati sono stati oggetto di un controllo incrociato attraverso interviste approfondite, che hanno fornito risultati simili.

Pertanto, la conclusione generale di questo esercizio è che l'amministrazione comunale ha ottenuto una chiara visione della volontà della popolazione di investire in miglioramenti specifici che miglioreranno i cinque hub. Indagini come questa sono uno strumento relativamente poco costoso per determinare un punto di partenza per gli investimenti[22].

[22] https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf

Progetto Conquer the street: la co-creazione a Lovanio

© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Mentre l'impatto della co-creazione dei residenti attraverso i sondaggi è relativamente passivo, altre azioni dirette consentono alle persone di influenzare direttamente i processi decisionali. Il progetto "Conquer the Street" di Lovanio ne è un esempio. La città belga, che conta circa 100.000 abitanti, ospita diverse migliaia di studenti ed è quindi una delle principali città del Belgio, Paese dove gli spostamenti in bici vanno per la maggiore. Tuttavia, gli abitanti di Lovanio considerano ancora l'automobile come il fattore principale che domina le strade. Così, il progetto "Verover de Straat" (Conquer the Street)[23] ha formulato il proprio intento: "Insieme ai residenti, rendiamo le strade più verdi, più sane, più accoglienti, più sicure e più a misura di bambino!". Questo obiettivo deve essere raggiunto dando ai cittadini l'opportunità di riprogettare alcuni ex parcheggi. Dopo un periodo iniziale di candidatura, i residenti di alcune strade selezionate avranno la possibilità di progettare parti specifiche della loro strada. Se i risultati piaceranno, le misure saranno implementate in modo permanente. Il progetto, supervisionato da diverse iniziative locali, è sostenuto dalla Città di Lovanio. Finora sono stati indetti bandi di partecipazione pubblica, a cui possono candidarsi i residenti dell'area delle specifiche strade ristrutturate.

[23] https://veroverdestraat.be/over-het-project/

2b) Scienza dei cittadini

La Scienza dei cittadini descrive il processo partecipativo che consente ai normali cittadini di contribuire alle analisi e ai processi scientifici. Così, la Scienza dei cittadini non solo affida a più soggetti il compito di raccogliere e analizzare i dati, ma aumenta anche il processo di identificazione con l'argomento della ricerca. Questo aspetto di identificazione è essenziale anche per i progetti in cui si promuove il coinvolgimento dei cittadini, un aspetto democratico di "da e per la gente".

WeCount - cittadini che misurano i dati nel contesto della loro comunità

Il progetto WeCount, finanziato dal progetto europeo Horizon 2020, ha coinvolto il pubblico nella raccolta di dati sul traffico in sei città pilota in Europa. I partecipanti si sono offerti di seguire seminari di formazione per imparare a utilizzare e comprendere i dati provenienti dai sensori di conteggio del traffico, che sono stati invitati a posizionare sulle finestre di casa o del luogo di lavoro.

Dublino, una delle città partecipanti, si trova ad affrontare le sfide della continua crescita demografica e di un sistema di trasporto pubblico in ritardo rispetto alla domanda. Pertanto, pochi si sono sorpresi nel vedere che Dublino è stata segnalata come la sesta città più congestionata d'Europa[24] prima della pandemia. WeCount ha applicato diversi sensori nella capitale irlandese che hanno contribuito alla valutazione delle iniziative in corso. Il feedback dei partecipanti ha dimostrato il passaggio dalla consapevolezza dei problemi di traffico e di inquinamento nei loro quartieri all'entusiasmo per la possibilità di raccogliere dati reali da utilizzare per apportare miglioramenti nei luoghi più importanti per loro: le aree in cui vivono, lavorano e i loro figli vanno a scuola. WeCount ha permesso alle persone di raccogliere dati e informazioni sui modelli di traffico nelle loro comunità e ha aumentato il trasferimento di conoscenze tra residenti e decisori[25].

Tra le questioni esaminate, la mancanza di piste ciclabili, l'inosservanza dei limiti di velocità, la mancanza di misurazione del traffico commerciale e di informazioni ambientali, come l'inquinamento atmosferico e acustico. I partecipanti hanno trovato molto interessante la tecnologia fornita e la maggior parte ha compreso i metodi di raccolta dei dati. Più i dati sono risultati accurati, più la collaborazione è stata generalmente apprezzata. Oltre a permettere alle persone di essere coinvolte a livello scientifico nella

[24] https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/
[25] https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf
[26] https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf

misurazione dei dati e di creare un cambiamento reale nelle loro comunità, l'iniziativa va a vantaggio delle città, spostando su un maggior numero di soggetti l'onere finanziario e amministrativo della raccolta dei dati.

Più che essere uno strumento diretto per il cambiamento politico, la misura mira a ispirare le persone ad adottare un approccio proattivo. Comunque, il progetto ha creato una collaborazione duratura tra residenti e responsabili politici. Per quanto riguarda il progetto in Irlanda, il Comune di Dublino ha richiesto agli osservatori di fornire dati sul traffico e misurazioni della qualità dell'aria a supporto della "School Zone Initiative". Questa iniziativa mira a sostenere il trasporto attivo e ad aumentare la sicurezza intorno alle zone scolastiche designate[26]. L'implementazione dei dati dei sensori di WeCount fornisce al Comune dati di misurazione oggettivi per valutare l'efficacia dell'iniziativa e i cambiamenti nel comportamento in termini di mobilità nelle vicinanze delle scuole nel corso del tempo.

2c) Coinvolgimento dei cittadini

Gli abitanti delle città sono i migliori esperti nell'identificare le sfide della mobilità, le strade pericolose o i problemi legati all'inquinamento o alla mancanza di accessibilità. La campagna della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** è spesso favorevolmente colpita dalle storie presentate nell'ambito delle AZIONE**PER**LA**MOBILITÀ**[27]. La nostra campagna riconosce questi esempi di buone pratiche e il loro potenziale per ispirare un ulteriore impegno nelle rispettive città e oltre.

Bologna: il coinvolgimento dei cittadini nella creazione di una zona a 30 km/h

Il centro storico di Bologna, una città italiana con circa 400.000 abitanti, si trova ad affrontare il problema dell'eccessivo traffico automobilistico, dato che quasi il 60% di tutti gli spostamenti avviene in auto. Non è necessario essere un esperto di traffico per capire che l'uso eccessivo dell'autovettura, combinato con le strade strette del centro storico, può essere una miscela tossica, sia per la sicurezza del traffico che per le emissioni. Questa constatazione è supportata da statistiche che contano 20 morti e 2.600 feriti all'anno negli ultimi dieci anni.

Per questo motivo, diversi attivisti hanno organizzato un flash mob di protesta nel luglio 2021 per sensibilizzare e contrastare gli effetti collaterali negativi del trasporto con vetture private. Questo evento unico è stato seguito dalla campagna *"30 Bologna - una città per tutti".* Attraverso i social media, la homepage dedicata di "bologna30.it"[28] e gli sforzi di comunicazione, il movimento popolare ha raccolto diverse migliaia di firme di sostegno.

L'uso intelligente di statistiche e di esempi di buone pratiche provenienti da altre città, riassunte e tradotte in slogan brevi e accattivanti in italiano, ha aiutato i promotori a trasmettere il loro messaggio. È possibile scaricare i poster dalla homepage dedicata, affinché chiunque sostenga il messaggio possa stampare i materiali a casa. È stato riscontrato un ampio sostegno da parte di organizzazioni, iniziative e aziende di Bologna.

[26] https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf
[27] https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/
[28] https://bologna30.it/
[29] https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/

Il movimento popolare è riuscito a sensibilizzare l'opinione pubblica sulla situazione, mettendo in luce altri esempi di buone pratiche in diversi Paesi europei e insegnando agli abitanti di Bologna i vantaggi significativi di un simile approccio.

Cinque modi per interagire con i giovani

"I nostri figli sono il futuro" è una frase pronunciata da molti politici in tutto il mondo. Resta da capire come destare l'interesse dei giovani per la mobilità sostenibile. La campagna della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** ha creato materiali e organizzato workshop su come comunicare con le giovani generazioni. Questo include una pagina dedicata all'iniziativa dell'Anno europeo dei giovani[29] dal punto di vista della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ**, nonché linee guida su come comunicare con le giovani generazioni[30]. Abbiamo cinque raccomandazioni da condividere con gli stakeholder della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ**:

1. È necessario interagire con i giovani e instaurare un dialogo costruttivo, in modo che siano parte integrante del processo di elaborazione delle politiche. Oggigiorno il mondo è pieno di messaggi di marketing vuoti che la gente ignora facilmente, quindi per far realmente comunicare giovani e politici tra loro occorre uno spazio organizzato per creare un dialogo, porre domande e ascoltarsi veramente.

2. Diversificare il pubblico dei giovani, che dovrebbe rappresentare una gamma di età e background diversi. Le reti locali possono essere un'ottima guida per individuare e ispirare i gruppi di giovani, offrendo una comprensione più ampia di come la pianificazione della mobilità influisca sulla loro vita quotidiana e di come possano impegnarsi nel processo.

3. Il coinvolgimento deve essere sincero, e non semplicemente per il gusto di dire che è stato fatto, affinché sia veramente prezioso e costruttivo all'interno del processo di pianificazione della mobilità. Quanto più variegata è la gamma dei partecipanti nella comunità, tanto migliore sarà la prospettiva della città nel creare un piano di successo che migliori la sostenibilità e la qualità della vita delle persone.

4. Riconoscere l'importanza e il legame tra accessibilità dei trasporti, opportunità e barriere per i giovani. I costi e i benefici incidono sulle possibilità di sviluppo personale, aspetto sempre importante, soprattutto per coloro che stanno cercando la loro strada nella vita.

5. I giovani sono più propensi a sostenere le opzioni di trasporto sostenibile in futuro. Sono meno fermi sulle loro opinioni e il trasporto attivo è il modo in cui molti di noi hanno iniziato. Stabilire e sostenere questa pratica come pratica continua nella vita è meglio per tutti. La comprensione sul campo dal punto di vista dei giovani può influenzare gli altri all'interno della comunità ed essere un fattore chiave per la creazione di reti di facile utilizzo e per il successo delle iniziative di mobilità sostenibile.

[29] https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/
[30] https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth__Poster_.pdf
[31] https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/

3) Luoghi

La SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ** mira a mettere in evidenza le soluzioni che trasformano gli hub di trasporto in luoghi che invitano i visitatori e gli utenti a passeggiare, soffermarsi e incontrarsi. La segreteria della campagna ha deciso di selezionare per questa categoria gli esempi di buone pratiche che includono la trasformazione fisica di luoghi, strade, quartieri e città in posti più vivibili e rispettosi dell'ambiente. Inoltre, argomenti come la politica dei parcheggi nei centri urbani sono essenziali in questo capitolo, poiché gli sforzi di varie città europee stanno liberando con successo i bordi delle strade e lo spazio urbano. Pertanto, i luoghi possono creare "connessioni migliori" tra le persone, l'ambiente e le opzioni di mobilità.

3a) Ristrutturazione dello spazio

Negli ultimi tempi è aumentato il numero di persone che stanno a casa, esplorano le proprie comunità e fanno acquisti in loco. Questo rallentamento degli spostamenti e il tempo trascorso nelle comunità locali ha portato a grandi progressi nell'allocazione dello spazio pubblico. Una volta che le persone iniziano a camminare regolarmente nel proprio quartiere, diventa più facile coinvolgerle in miglioramenti sostenibili.

Creare luoghi di incontro a Malmö, in Svezia

Malmö ha preso l'iniziativa di sostituire i parcheggi con arredi precostruiti per consentire alle comunità di riappropriarsi delle strade e viverle a un ritmo più lento[31]. Questi luoghi sono stati creati in tutta la città con il coinvolgimento e il contributo dei residenti. Il concept offre "moduli" di arredi per esterni precostituiti (tavoli, sedie, piante, ecc.) che possono essere configurati e riorganizzati in vari modi e per vari scopi.

Il concetto generale è quello di sostituire uno "spazio" di parcheggio con un "luogo" di incontro per le persone. Questi nuovi arredi possono cambiare in modo significativo la strada, trasformandola da un bene di consumo in un luogo di incontro per chi vive nell'area. L'arredo urbano può aumentare la possibilità di incontrare e conoscere i vicini, modificando il flusso del traffico e creando aree più sicure per i residenti e i bambini che possono godersi la città al di là dei parchi, in un ambiente più residenziale, commerciale e urbano.

Consentire alla comunità di partecipare alla riprogettazione dello spazio nel proprio quartiere è un approccio eccellente per introdurre "connessioni migliori", iniziando da casa. L'introduzione di spazi per i pedoni, per la bicicletta e per la socializzazione proprio davanti alla porta di casa o al negozio locale, piuttosto che in un luogo distante, normalizza il trasporto sostenibile e le città dal momento in cui le persone escono dalla porta di casa.

Moderazione del traffico a Bytom, in Polonia

Tutti conoscono almeno una strada della propria città in cui gli automobilisti tendono a superare il limite di velocità o che non è particolarmente sicura per i pedoni o i ciclisti. Le ragioni dell'esistenza di queste strade possono essere numerose, ad esempio l'ubicazione di una strada tra due arterie principali, la

[31] https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/

mancanza di autovelox e di misure di controllo, o semplicemente una progettazione urbana ostile alla mobilità attiva. I residenti di Bytom, una città polacca vicino a Katowice, hanno dovuto sopportare tali pericoli in "Miarki Street", mentre gli automobilisti sfrecciavano lungo la strada a una velocità di 100 km/h e oltre.

Occorrevano delle soluzioni a basso costo, poiché era disponibile un budget di soli 15.000 € per qualsiasi misura di ristrutturazione. Sebbene gli attivisti per le opzioni di mobilità attiva avessero coniato lo slogan "la vernice non è un'infrastruttura", il gruppo di persone alla ricerca di una soluzione praticabile per ridurre il traffico di attraversamento e il relativo rumore e inquinamento non ha avuto altra alternativa. La realizzazione di una pista ciclabile ininterrotta a doppio senso di marcia, di diversi attraversamenti pedonali e di nuovi posti auto sulla strada ha contribuito a restringere la carreggiata. Questa misura, combinata con un tracciato stradale curvilineo, ha contribuito a rallentare il traffico.

Il risultato è stato una riduzione della velocità media del traffico di oltre 20 km/h con solo un paio di cartelli e diversi litri di vernice. Inoltre, il traffico automobilistico è stato ridotto di oltre il 30%, diminuendo in modo significativo il peso dell'inquinamento atmosferico e acustico per i residenti. Il gruppo di attivisti confida nell'adozione di questo efficace esempio di best practice a basso costo in altre zone della città polacca[32].

Creazione di barriere fisiche per un centro senza auto a Salisburgo, in Austria

Un centro città senza auto, che permetta alle persone di passeggiare e respirare aria pulita, è un sogno per molti di noi. Salisburgo ha deciso di trasformare questo sogno in realtà. Oltre a sollevare i residenti dall'onere dell'autovettura, il cambiamento ha migliorato l'esperienza delle migliaia di turisti giornalieri e dei 170.000 visitatori che pernottano nella città natale di Mozart.

Grazie alla sua posizione favorevole in una valle lungo il fiume Salzach, il centro della quarta città austriaca per grandezza è relativamente condensato. Sono state adottate misure rigorose installando barriere stradali fisiche di dissuasori mobili che bloccano l'accesso al centro città. Questa regolamentazione dell'accesso fisico prevede deroghe per i veicoli di emergenza, come le auto della polizia o i vigili del fuoco, e per i veicoli adibiti alle consegne nei negozi del centro. Peraltro, è possibile effettuare le consegne dalle 6:00 alle 11:00 dal lunedì al sabato, ma non è consentito l'accesso per le

[32] https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18

consegne di domenica[33]. Salisburgo ha anche previsto delle esenzioni per i residenti del centro città rilasciando permessi per raggiungere le loro abitazioni con un veicolo.

Queste rigorose misure fisiche si inseriscono in una più ampia strategia sui parcheggi, sancita dal piano generale "Salzburg.Mobil 2025"[34], varato nel 2016. Un punto focale è stato un sistema di park & ride ben consolidato che offre più di 4.000 posti auto[35] presso importanti punti di interesse nella periferia della città, come l'aeroporto, la zona fieristica e un designer outlet. Inoltre, il parcheggio a bordo strada era limitato nei quartieri intorno al centro storico. Il tempo massimo di sosta in queste aree con parchimetro è di tre ore. Durante i fine settimana e nelle zone periferiche, i parcheggi a bordo strada restano gratuiti, ma non si può sostare per più di tre ore. Nel complesso, la combinazione del sistema di dissuasori, delle offerte di park & ride e delle norme di parcheggio a bordo strada riduce l'onere per i turisti e i pendolari giornalieri, allontanando nel contempo le auto dal centro storico della città.

3b) Il rinverdimento delle città

Il rinverdimento delle città può avere diversi benefici, come la compensazione delle emissioni attraverso gli alberi, che può portare a una riduzione delle temperature medie nelle città di circa 1°C[36]. Grazie all'ombra degli alberi, la temperatura superficiale durante le estati calde può essere ridotta tra gli 8 e i 12°C in Europa centrale e fino a 4°C in Europa meridionale[37]. Il rinverdimento urbano può anche promuovere la biodiversità nelle città, come dimostrato a Utrecht, dove le autorità cittadine hanno deciso di adattare i tetti di oltre 300 fermate dell'autobus per ospitare piante che attirano farfalle, api e bombi. Questa misura, che rimarrà in vigore per almeno 15-20 anni, contribuirà a migliorare la biodiversità della città. Complessivamente, la città o i contribuenti non sostengono alcun costo, in quanto i costi di manutenzione sono coperti dai proventi delle pubblicità che vengono mostrate alle fermate degli autobus locali[38].

Inoltre, come indicato nelle Linee guida tematiche dello scorso anno, Parigi punta a piantare 170.000 alberi entro il 2026[39]. Tali sforzi sono in atto in tutta Europa e sono premiati dall'iniziativa "Premio Capitale Verde Europea"[40] della Commissione europea. Il titolo, che viene assegnato annualmente da oltre un decennio, riconosce e premia gli sforzi locali per migliorare l'ambiente, e quindi l'economia e la qualità della vita nelle città. Per questo motivo, nei paragrafi seguenti presentiamo due vincitori del Premio Capitale Verde Europea degli anni precedenti: Essen e Lubiana.

Da aridi terreni industriali a riserve naturali: la trasformazione della regione della Ruhr

La Ruhrgebiet (regione della Ruhr) era un tempo il cuore industriale dell'economia della Germania (occidentale) ed è spesso rappresentata come uno stereotipo di arido deserto con foreste di ciminiere

[33] https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/
[34] https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025
[35] https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/
[36] https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702
[37] https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/
[38] https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/
[39] https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf
[40] https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/
[41] https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/

industriali inquinanti. Ma si tratta di stereotipi del passato. Dal declino delle miniere di carbone negli anni '60, sono stati fatti investimenti e piani strategici per ristrutturare la regione, che ospita più di cinque milioni di persone[41]. Questo "Strukturwandel" (cambiamento strutturale) riguarda la creazione di posti di lavoro per gli ex minatori e le loro famiglie, nonché la rinaturalizzazione del suolo.

Uno degli sforzi principali è stata la rinaturalizzazione dei due importanti fiumi che attraversano Essen: l'Emscher e la Ruhr, che dà il nome all'intera regione. Premesso che negli anni '90 entrambi i fiumi erano considerati una minaccia per la salute pubblica, è avvenuta una trasformazione significativa. Grazie all'intensa collaborazione tra le città e le contee lungo l'Emscher, sono stati costruiti circa 150 km di piste ciclabili sulle rive del fiume.

Considerando l'intera area di Essen, sono stati piantati più di tre milioni di alberi, sono state istituite 73 linee di autobus e treni e le aree verdi costituiscono ora il 53% della città. Inoltre, è stato ripristinato un numero significativo di argini. Questi e altri sforzi hanno portato a un lento ritorno di uccelli e pesci e alla revoca nel 2017 del divieto di balneazione nella Ruhr in vigore da 40 anni. Anche se questi sforzi hanno richiesto interventi importanti, investimenti significativi e la cooperazione tra molti Comuni, bisogna sottolineare che questa trasformazione di successo può rappresentare un esempio da seguire per altri Comuni europei.

© imageBROKER.com

Zone pedonali potenziate a Lubiana, in Slovenia

Lubiana, la capitale della Slovenia, era stata citata nelle Linee guida tematiche dello scorso anno[42] per la significativa transizione da una città per auto e altri veicoli motorizzati a un'area pedonale grande come 140 campi da calcio. Senza dubbio, Lubiana è già una città molto verde: il 46% della sua superficie è, infatti, coperto da foreste autoctone.

Nel 2007, un gruppo significativo di stakeholder, tra cui l'amministrazione comunale, diverse istituzioni e aziende pubbliche, ha creato "Vision Ljubljana 2025". Questa organizzazione collettiva ha messo a punto un piano a lungo termine che comprende più di 100 progetti che vanno dal miglioramento delle infrastrutture per la mobilità attiva alle attività culturali e all'abbellimento delle piazze. Oltre ai parchi esistenti in città, alcuni dei quali risalgono a più di 100 anni fa, ne sono stati creati di nuovi.

[41] https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/

[42] https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

[43] https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

Le cosiddette "aree dismesse" sono state trasformate in nuovi parchi che hanno aumentato la quantità di spazio verde di 80 ettari, ovvero più di 110 campi da calcio. Questi spazi verdi comprendono anche attività per il tempo libero, come una piccola fattoria di animali, parchi giochi per bambini, sentieri e spazi per le biciclette[43].

3c) Strategie per la bicicletta

Le biciclette svolgono un ruolo fondamentale nelle transizioni verso una mobilità sostenibile, oltre che per la vivibilità e la salute delle città e dei residenti. Oltre a destinare spazio e infrastrutture per gli spostamenti veri e propri, è essenziale includere la praticità di un numero sufficiente di parcheggi per biciclette nei nodi di interscambio dove avviene il trasferimento da un modo di trasporto all'altro e aumentare l'uso della bicicletta nelle città. Per andare da A a B, sono necessari collegamenti migliori per garantire una transizione semplice tra il trasporto pubblico e le biciclette. La disponibilità di parcheggi sicuri è un elemento chiave da considerare in una strategia per incentivare l'uso della bicicletta.

Parcheggio innovativo per biciclette a Utrecht, nei Paesi Bassi

I Paesi Bassi rimangono il punto di riferimento per le infrastrutture destinate ai ciclisti, in particolare per i parcheggi per le biciclette. La stazione ferroviaria di Utrecht, recentemente rinnovata, è stata ristrutturata per creare quello che attualmente è il più grande parcheggio per biciclette del mondo, con 12.500 posti. Soprattutto, il sistema è estremamente pratico, ciò di cui i cittadini hanno più bisogno per i collegamenti in bicicletta.

La stazione consente agli utenti di entrare direttamente in bicicletta, scegliendo tra tre livelli di parcheggio, che offrono accesso alla ferrovia, ai negozi e al quartiere locale. La disponibilità di parcheggio è indicata su schermi alla fine delle file, aggiornati in tempo reale, e i posti di parcheggio su due livelli offrono supporti di protezione e sollevamento a gas. Il parcheggio è gratuito per 24 ore. Il check-in e il check-out sono integrati nella tessera del trasporto pubblico, così come l'accesso a 1.000 biciclette pubbliche condivise all'interno della struttura. Sono disponibili servizi di riparazione e la struttura è monitorata. È previsto un ampio spazio anche per le biciclette più grandi, come le cargo bike.

L'approccio olistico alla struttura consente di utilizzare ininterrottamente le bicicletta dalla città al parco biciclette per poi prendere il treno per tornare a casa. Materiali come la pietra e il vetro sono incorporati nel design per riflettere l'ambiente esterno e la luce naturale è ottimizzata. L'assenza di percorsi a vicolo cieco contribuisce alla fluidità e alla funzionalità e aggiunge elementi di facilità d'uso e un'esperienza complessivamente piacevole[44].

[43] https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf
[44] https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central,close%20to%20the%20station%20entrances.
https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/
https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/
https://www.eltis.org/sv/node/44358

Torre di parcheggio automatizzata a Třinec, in Cechia

Le nostre Linee guida tematiche annuali puntano sempre a un approccio equilibrato di condivisione di esempi di buone pratiche da parte di città di piccole e grandi dimensioni. La città ceca di Třinec con i suoi 35.000 abitanti è un ottimo esempio per le città più piccole che hanno grandi ambizioni di promuovere la sostenibilità. Utilizzando il Fondo europeo di sviluppo regionale dell'UE, la città ha creato una torre automatizzata per il parcheggio di 118 biciclette.

Questa nuova struttura è stata costruita vicino alla principale stazione d'interscambio della città, che è stata trasferita nel centro di Třinec nell'ambito della stessa iniziativa. Questi sforzi hanno aumentato l'accessibilità e incoraggiato gli spostamenti attivi di residenti e visitatori. Premendo un pulsante, le biciclette vengono prelevate e portate in un posto bici sicuro, per poi essere recuperate in un secondo momento, con la semplice scansione di una ricevuta.

La misura ha moltiplicato l'uso della bicicletta e ha fornito ai viaggiatori un'opzione conveniente per lasciare a casa l'auto, raggiungere la torre in bicicletta e proseguire in treno verso le loro destinazioni. Con la nuova infrastruttura, l'amministrazione si sta ora impegnando a incoraggiare il trasporto attivo non solo per il tempo libero, ma anche per l'uso quotidiano.

In tutta la città sono state aggiunte piste ciclabili e rastrelliere, oltre a vari strumenti e strutture per la manutenzione, la riparazione e la ricarica delle biciclette elettriche[45].

© Ministero dello Sviluppo Regionale/Antonín Kapraň

Integrazione dei parcheggi per biciclette nella rete regionale dell'Île-de-France, in Francia

La regione francese dell'Île-de-France, il cui capoluogo è Parigi, sta lavorando per aumentare la quota modale di spostamenti in bicicletta dal 2% al 6% e sta investendo in parcheggi per biciclette collegati al trasporto pubblico.

Con un sistema di trasporto pubblico altamente avanzato come base (515 stazioni), l'obiettivo è quello di aggiungere 140.000 posti bici entro il 2030. Occuparsi di una regione di dodici milioni di persone che effettuano 9,4 milioni di viaggi al giorno su oltre 1.850 km di linee non è un compito da poco. Gli obiettivi generali dell'iniziativa comprendono la semplificazione dell'abbonamento tra una serie di fornitori e l'utilizzo gratuito per chi possiede un abbonamento annuale ai trasporti pubblici.

Il progetto lavora in parallelo con lo sviluppo della politica nazionale, che prevede l'inclusione di parcheggi per biciclette nelle stazioni, e in linea con lo sviluppo della rete Paris Express, che consente di integrare

[45] https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

la progettazione di strutture e cicli fin dall'inizio. Con l'inclusione di sovvenzioni per le biciclette e i piani per un sistema di noleggio di biciclette elettriche a lungo termine, l'obiettivo è quello di rendere possibile l'uso della bicicletta fino a 10-15 km fuori Parigi. Considerata nella prospettiva di una rete olistica, l'idea è quella di rendere gli spostamenti brevi in bicicletta una parte pratica e strutturata degli spostamenti locali, così come degli spostamenti nell'intera regione[46].

[46] https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/ ; https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8
[47] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1

4) Pacchetti

Il settore dei trasporti è responsabile del 30% delle emissioni totali di CO_2 in Europa. Uno dei modi più efficaci per limitare le emissioni è ridurre il numero di viaggi e di tentativi di consegna. Meno viaggi deve fare un veicolo per consegnare un pacco, minori saranno le sue emissioni. Ogni spedizione di reso comporta tempi di trasporto, veicoli e carburante aggiuntivi. I clienti dovrebbero essere informati attraverso descrizioni chiare dei prodotti, per scegliere in modo oculato ed essere consapevoli dell'impatto delle loro decisioni, per ridurre la probabilità di resi, contenere il traffico locale e l'impatto ambientale. I servizi di consegna possono diventare più sostenibili se si utilizzano modalità come i veicoli elettrici e le cargo bike, che spesso si distinguono per praticità ed efficienza, rendendoli ideali per le consegne dell'ultimo miglio.

4a) Consegna di merci nelle aree urbane

Il commercio elettronico è cresciuto in maniera esponenziale negli ultimi anni. Dalla pandemia di COVID-19, gli ordini online hanno registrato un forte aumento, poiché le persone non potevano uscire a fare compere a causa dei lockdown o avevano adottato misure precauzionali per evitare il contagio. Circa il 40% delle persone in Europa vive attualmente in aree urbane[47]. Consegnare merci in maniera efficiente e non inquinante nelle aree urbane in continua espansione sta diventando sempre più comune. Uno dei motivi è l'aumento degli sforzi delle amministrazioni cittadine per ridurre l'impatto dell'inquinamento prodotto dai camion, attraverso misure come le regolamentazioni che disciplinano l'accesso dei veicoli alle aree urbane. Inoltre, le persone scelgono di acquistare beni online con maggiore frequenza, spesso senza considerare l'impatto che i loro acquisti possono avere sulla catena di approvvigionamento e sulla mobilità urbana.

Fortunatamente esistono molte alternative ai veicoli con motore a combustione, come le cargo bike, che possono essere ancora più efficienti dei furgoni per le consegne, come dimostra un recente studio[48] di Londra, secondo cui le cargo bike elettriche possono consegnare le merci fino al 60% più velocemente dei furgoni nei centri urbani. Sia la velocità che l'efficienza delle cargo bike elettriche sono superiori a quelle dei furgoni, in quanto le biciclette hanno una velocità media più elevata e, in questo esempio, hanno consegnato dieci pacchi all'ora, rispetto ai sei dei furgoni.

Pertanto, la cargo bike è un ottimo strumento per le aziende per decarbonizzare la propria flotta adibita alle consegne, perché dimostra efficacemente l'impegno ad affrontare il cambiamento climatico, se seguita da politiche sostenibili nelle fasi precedenti della catena di approvvigionamento. I consumatori di oggi sono sempre più attenti alla sostenibilità e le cargo bike sono un modo semplice e visibile per comunicare gli sforzi per essere più rispettosi dell'ambiente.

[47] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1
[48] Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian
[49] https://northsearegion.eu/surflogh/

Software di pianificazione per coordinare le consegne a Groningen, nei Paesi Bassi

Un esempio perfetto dell'uso delle cargo bike per migliorare la consegna delle merci si può osservare nella città olandese di Groningen. La città si è sempre distinta per il suo attivismo verso la sostenibilità ambientale e ha vinto nel 2014 un premio per la sostenibilità, essendo stata designato come il Comune con il paesaggio di mobilità più sostenibile di tutti i Paesi Bassi. Inoltre, la città mira a raggiungere zero emissioni nel campo della consegna delle merci entro il 2025 attraverso la partecipazione a diversi progetti finanziati dall'UE, come SURFLOGH[49] e ULaaDs[50]. Grazie a questo progetto, la città è stata in grado di migliorare la propria struttura logistica coordinando i viaggi attraverso un software di pianificazione dei percorsi innovativo ed efficiente, oltre a reinstradare le consegne attraverso un nuovo hub logistico più vicino al centro. Inoltre, i pacchi vengono trasportati con biciclette elettriche da carico a emissioni zero, che possono aggirare il traffico urbano utilizzando una pista ciclabile dedicata.

Le città di tutto il mondo non possono più contare sull'ampia dotazione di spazi urbani per le automobili e i veicoli commerciali, quando invece possono essere utilizzati per accogliere il crescente numero di abitanti e incoraggiare una mobilità urbana sostenibile[51].

Ristrutturazione delle consegne urbane a Barcellona, in Spagna

Barcellona sta compiendo un notevole sforzo per promuovere la consegna delle merci con un metodo a basso impatto. L'obiettivo è quello di promuovere l'uso di biciclette elettriche e piccoli furgoni per le consegne in aree a traffico limitato, per ridurre l'impatto ambientale del trasporto urbano di merci.

La neutralità climatica è un obiettivo essenziale della seconda città della Spagna. Pertanto, Barcellona mira a installare micro hub per soluzioni di mobilità urbana sostenibile in tutta l'area urbana. Attualmente sono in funzione due micro hub, mentre altri sono in costruzione. Secondo altre fonti municipali, alcuni distretti hanno già scelto le loro future sedi. L'attuale programma di sovvenzioni di Barcellona per promuovere l'acquisto di cargo e-bike per la consegna di merci e per sovvenzionare la creazione di "micro hub" da parte dei Comuni dovrebbe essere esteso all'area metropolitana di Barcellona.

Queste sovvenzioni saranno assegnate come premio alle città dell'area metropolitana di Barcellona con zone a basse emissioni. La cooperazione tra le autorità pubbliche e gli stakeholder privati è di fondamentale importanza per garantire il successo dell'attuazione e migliorare la sostenibilità. Le città possono incoraggiare le iniziative private attraverso il sostegno finanziario ai progetti di mobilità.

4b) Regolamentazioni che disciplinano l'accesso dei veicoli alle aree urbane(UVAR) e zone a basse emissioni (LEZ)

Le regolamentazioni che disciplinano l'accesso dei veicoli alle aree urbane (UVAR) e le zone a basse emissioni (LEZ) sono misure attuate per migliorare la qualità dell'aria di un'area urbana, poiché hanno

[49] https://northsearegion.eu/surflogh/
[50] https://ulaads.eu/
[51] City Hub Groningen I e-cargo bikes deliveries, Interreg VB North Sea Region Programme
Groningen has the most sustainable mobility in 2013 (the Netherlands) | Eltis
10 motivi per scegliere una cargo bike - Bikeitalia.it
Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian
[52] https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html

un impatto sulla salute e sull'aspettativa di vita. Inoltre, la regolamentazione dell'accesso di determinati veicoli contribuisce a ridurre il traffico all'interno delle aree designate, consentendo alle modalità di mobilità attiva di beneficiare dello spazio urbano con meno rischi posti da veicoli. Dall'attuazione di queste strategie, molte aree sono state riqualificate per consentire una maggiore mobilità a pedoni, ciclisti e altri utenti vulnerabili della strada. Un ulteriore impatto positivo di UVAR e LEZ è la riduzione dell'inquinamento acustico, che garantisce meno stress e ansia causati dal rumore del traffico.

Estensione dell'UVAR a Parma

La città italiana di Parma si trova in Emilia Romagna, al centro della Pianura Padana. Parma ha problemi di pessima qualità dell'aria. Grazie alla partecipazione al progetto Dynaxibility4CE[52], finanziato dall'UE, Parma ha compiuto un passo significativo verso la regolamentazione dell'accesso e della circolazione dei veicoli privati per il trasporto di persone in città e nelle aree limitrofe.

Il primo passo per la creazione o l'intensificazione di una UVAR è la documentazione dell'attuazione già avviata nella città e dei piani urbanistici in vigore. Nel 2021, il Comune di Parma ha lanciato il progetto "Area Verde", un passo importante verso un futuro più sostenibile. L'Area Verde è una zona a basso inquinamento, delimitata dalle principali circonvallazioni della città. Dal maggio 2022 sono state intensificate le misure di circolazione già in vigore dall'inverno precedente, come previsto da un piano regionale per affrontare l'inquinamento atmosferico[53]. Inoltre, l'accesso al centro città sarà più verde: l'area all'interno del perimetro dei viali di Parma dovrebbe diventare sempre più a misura di pedone e di ciclista. Il centro storico centrale è chiamato "Area Blu" e comprende la LEZ e le isole ambientali con requisiti speciali per il transito e il parcheggio. Le auto elettriche o ibride possono accedere e parcheggiare nell'area.

5) Pianificazione e politica

Il capitolo che segue, "Pianificazione e politica", verte sulla trasformazione dei centri urbani in luoghi più verdi, diversificati e inclusivi, che permettano la coesistenza delle diverse modalità di trasporto in modo sicuro ed efficiente. Pianificazione urbana e sviluppo delle infrastrutture sono strettamente interconnessi. Le esigenze di spazio e la distribuzione delle infrastrutture e delle reti influenzano la configurazione delle aree urbane.

Lo sviluppo delle infrastrutture pone diverse sfide: crea connessioni ma allo stesso tempo forma nuovi ostacoli fisici indesiderati che possono avere un impatto negativo sulle comunità locali. Le infrastrutture di trasporto sostenibili devono quindi mirare a evitare, ridurre al minimo e compensare gli impatti negativi su individui, comunità ed ecosistemi, in quanto si espandono inevitabilmente per soddisfare la crescente domanda degli utenti urbani. Il trasporto sostenibile e lo sviluppo urbano sostenibile sono interconnessi nella normalizzazione di pratiche più rispettose dell'ambiente. Una delle grandi sfide che le città devono affrontare è quella di garantire che le infrastrutture e la mobilità siano pienamente sostenibili da tutti i punti di vista: economico, sociale e ambientale. Costruire infrastrutture sostenibili significa sviluppare un

[52] https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html
[53] Limitazioni alla circolazione PAIR 2021 dal 1/10 al 31/12 - www.infomobility.pr.it
[54] https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform

sistema di supporto ai servizi in armonia con l'ambiente e con il soddisfacimento dei bisogni delle persone.

5a) Pianificazione dell'infrastruttura

Nell'era della transizione ecologica, tutti i settori coinvolti nella catena di approvvigionamento e nel trasporto di passeggeri e merci devono investire per diventare più sostenibili e sviluppare infrastrutture "intelligenti". Per affrontare le sfide dell'emergenza climatica, nei prossimi anni sarà necessario finanziare una grande quantità di investimenti pubblici per attuare gli ambiziosi piani di mobilità e i "Piani Urbani di Mobilità Sostenibile" delle città europee. Lo sviluppo di infrastrutture sostenibili deve abbracciare nuove competenze in termini di digitalizzazione, pratiche di lavoro e collaborazione con il settore privato.

L'importanza degli investimenti infrastrutturali sostenibili a Praga, in Cechia

Per creare un sistema di reti di trasporto sostenibile e accessibile, volto a migliorare la mobilità di persone e merci, Praga, la capitale ceca, ha in programma di investire 14 milioni di euro nella costruzione di piste ciclabili e altre infrastrutture connesse all'uso della bicicletta. Allo stesso tempo, sono previsti investimenti per finanziare studi e progetti che favoriranno la mobilità sostenibile in città.

Poiché la domanda di mobilità attiva è in costante crescita a Praga e in tutta Europa, le infrastrutture destinate ai ciclisti rappresentano un ottimo investimento per sostenere questo sviluppo. L'avvio dello sviluppo delle infrastrutture è iniziato con uno studio delle esigenze dei ciclisti per valutare quali aree sarebbero state più adatte alla costruzione di piste ciclabili, parcheggi per biciclette e strutture di riparazione. Un altro punto chiave è stata la collaborazione tra le autorità pubbliche e le scuole locali per conoscere le loro esigenze, dato che la città sostiene l'accesso alle scuole in bicicletta finanziando la fornitura di portabiciclette vicino agli edifici scolastici.

Riconoscendo la presenza di un crescente numero di ciclisti, Praga trae vantaggi dalla creazione di infrastrutture destinate ai ciclisti: meno inquinamento atmosferico, meno rumore, persone più sane e migliori livelli di salute fisica.

Conversione di un parcheggio per auto in un centro di consolidamento urbano a Madrid, in Spagna

In una città come Madrid, con una popolazione di quasi 3,5 milioni di abitanti, la logistica urbana svolge un ruolo cruciale nel funzionamento della città. Secondo i dati ufficiali del Comune di Madrid, la distribuzione urbana delle merci rappresenta il 10% della flotta urbana, il 20% della congestione nelle ore di punta e il 30% dell'inquinamento atmosferico. È stata quindi creata una strategia per affrontare questa sfida attraverso la creazione di un centro di consolidamento urbano (UCC) situato nel parcheggio di Plaza Mayor. L'UCC è un concept per ridurre l'impatto della distribuzione delle merci ubicato nel centro storico della città. Grazie a questo nuovo concept, l'UCC è in grado di distribuire merci a circa 150.000 abitanti e offre servizi sia business-to-customer che business-to-business all'interno della zona a basse emissioni di Madrid. Questo obiettivo sarà raggiunto trasformando un vecchio parcheggio per auto in un hub della mobilità che sarà equipaggiato con veicoli elettrici, comprese le cargo bike e soluzioni aggiuntive per il trasporto merci.

I furgoni/camion più grandi porteranno la merce al parcheggio di Plaza Mayor in orari tranquilli, come la mattina presto, e poi verranno smistati e raggruppati in veicoli leggeri per procedere con le consegne. Questo esempio mostra come la transizione ecologica debba essere accompagnata dallo sviluppo di nuove strutture che promuovano un sistema di mobilità sostenibile.

5b) PUMS

Un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico e visionario a lungo termine, che mira a migliorare la mobilità urbana di passeggeri e merci nelle città attraverso una serie di politiche e implementazioni. Inoltre, gli interventi delineati nei PUMS hanno l'obiettivo generale di ridurre il traffico automobilistico e migliorare la qualità complessiva della vita. Questo obiettivo viene raggiunto concentrandosi sulla mobilità, ma anche su altri ambiti come la rigenerazione dello spazio urbano e la pedonalizzazione dei quartieri. Gli obiettivi principali includono la riduzione dell'impatto ambientale delle città attraverso l'ottimizzazione delle aree urbane, il miglioramento della sicurezza stradale, della sicurezza e dell'efficienza del sistema di mobilità, l'inclusione di tutti gli utenti della strada e la protezione delle categorie di utenti vulnerabili, come i bambini, le persone con disabilità e i ciclisti.

La Commissione europea promuove l'adozione dei PUMS fornendo informazioni e linee guida complete e incoraggiando tutte le città europee classificate come nodi urbani della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T) a sviluppare un PUMS. Pertanto, i Comuni sono i principali artefici della creazione di un piano di mobilità sostenibile. Tuttavia, le amministrazioni nazionali e regionali sono incoraggiate a svolgere un ruolo chiave nella creazione di programmi nazionali di sostegno per conferire alle città e alle regioni ulteriori poteri in tutte le fasi del processo.

Il quadro PUMS è suddiviso in quattro fasi, ulteriormente suddivise in più attività. Ciascuna delle quattro fasi inizia e termina con un obiettivo intermedio, che corrisponde a una decisione o a un risultato necessario per passare alla fase successiva. Tuttavia, tutte le tappe e le attività devono essere considerate come parti di un ciclo di pianificazione continuo che migliora costantemente in tutte le fasi del processo.

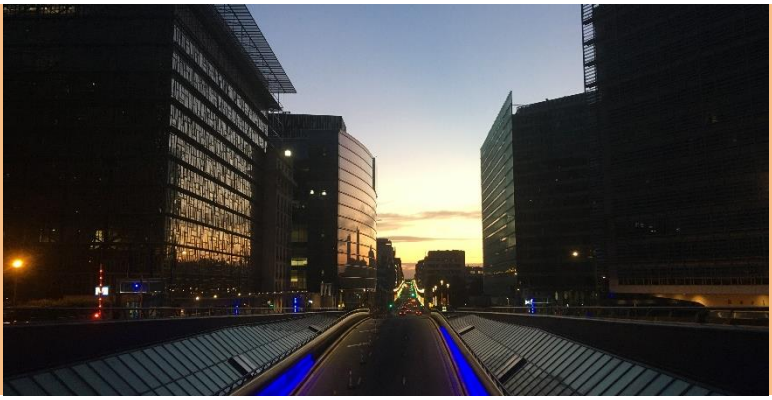
Ulteriori informazioni generali sui PUMS sono disponibili nella sezione dedicata della piattaforma ELTIS[54].

Cambiamenti significativi a Bruxelles grazie ai PUMS

Un PUMS deve soddisfare le esigenze di mobilità specifiche delle persone e del commercio. Il Premio PUMS è stato istituito dalla Commissione europea per rendere merito alle città o alle autorità locali che hanno avuto i migliori risultati in aspetti specifici della pianificazione legati al tema annuale. La procedura per l'assegnazione del Premio è stata gestita dal consorzio responsabile della SETTIMANA**EUROPEA**DELLA**MOBILITÀ**.

[54] https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform

Bruxelles ha vinto la 5ª e l'8ª edizione del Premio PUMS per aver fornito un ottimo esempio di come integrare le esigenze delle persone e dei beni e migliorare la qualità della vita. La capitale belga è famosa per la sua area pedonale, fra le più vaste d'Europa, che permette alle persone di usufruire della maggior parte del centro città senza avere paura delle autovetture. Inoltre, nella maggior parte delle strade della città vige un limite di velocità di 30 km/h, che contribuisce a prevenire gli incidenti e aumenta la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Il limite di 30 km/h ha ridotto il numero di vittime della strada a 30, rispetto a una media di 44,2 nei cinque anni precedenti.



© Niklas Schmalholz

Tuttavia, uno dei problemi su cui la città ha dovuto lavorare molto è stato il sistema di trasporto delle merci. Per affrontare questo problema, Bruxelles ha adottato un Piano urbano di mobilità per il trasporto merci, che si basa su tre indicazioni:

1) Facilitare gli spostamenti per ridurre al minimo l'impatto sullo spazio pubblico e alleggerire il carico di lavoro dei corrieri
2) Facilitare il sistema di consegna delle merci
3) Massimizzare la capacità di carico dei veicoli adibiti alle consegne cercando di trasportare "meno aria possibile"

Inoltre, il piano mira a investire in veicoli adibiti alle consegne a basse o zero emissioni e nella riqualificazione delle aree di carico delle merci in alcuni quartieri[55].

Il vincitore dell'ultima edizione del Premio PUMS è Tampere, in Finlandia

Tampere, la terza città della Finlandia per numero di abitanti, ha vinto il Premio PUMS 2021. Dato che la salute era il tema del premio dell'anno scorso, Tampere aveva ottime ragioni per convincere la giuria indipendente. La città, che conta circa 250.000 abitanti, mira a promuovere il benessere fisico e mentale dei suoi residenti con campagne specifiche sulla mobilità. Questo obiettivo è stato raggiunto grazie a un'unità educativa dedicata della città di Tampere, che sta sperimentando diverse azioni pilota come gite scolastiche attive in bicicletta, a piedi o in scooter, campagne sull'uso e sul rispetto delle strisce pedonali e sta mettendo in evidenza il ruolo fondamentale della mobilità nella creazione di spazi urbani di qualità. Inoltre, l'obiettivo generale di ridurre di circa il 30% gli spostamenti individuali in auto mostra una forte ambizione, dato che gli abitanti della città finlandese sono abituati alle temperature rigide e alla neve durante i lunghi mesi invernali.

[55] Brussels' zone 30: 5 months on (brusselstimes.com)

Come già accennato, la sezione "salute e ambiente" del PUMS, pubblicato nel maggio 2021[56] è stata uno dei motivi decisivi per l'assegnazione del premio. Sebbene Tampere abbia una buona qualità dell'aria e bassi livelli di inquinamento acustico rispetto ad altre città europee, il 15% di tutti i residenti è ancora esposto al rumore del traffico che supera la soglia di 55 decibel. Pertanto, l'obiettivo è quello di creare "una struttura comunitaria armoniosa (che) diminuisca la pressione sulla rete stradale derivante dalla crescita. La densificazione della struttura urbana crea condizioni migliori per un trasporto pubblico funzionale, nonché per gli spostamenti in bicicletta e a piedi". La mobilità attiva è un altro pilastro per ridurre il peso delle autovetture. Sono previste soluzioni locali per gli spostamenti a piedi e in bicicletta, migliorando i marciapiedi e studiando la possibilità di creare una UVAR. Nel complesso, Tampere parte da un'ottima posizione, ma ha ancora un piano ambizioso da realizzare entro la fine dell'attuale ciclo PUMS, nel 2030.

© Raland

[56] https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf

Autori:

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Niklas Schmalholz
NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer
MMeyer@polisnetwork.eu

Lorenzo Lorefice
LLorefice@polisnetwork.eu

EUROCITIES
info@mobilityweek.eu

#MobilityWeek