

Capitolo 2 - Buone pratiche

Il presente capitolo include le buone pratiche e i casi di studio relativi alla mobilità sostenibile e alla loro attuazione virtuosa in alcuni Paesi dell'UE.

In particolare, in base a quanto discusso nel capitolo precedente, verranno offerti alcuni esempi concreti per comprendere quante città stiano già effettuando la transizione a forme di trasporto più sostenibili. Le buone pratiche individuate sono state organizzate in base a uno dei tre temi principali selezionati e precedentemente affrontati, quali la mobilità condivisa, la misurazione dell'impatto del settore dei trasporti nelle città dell'UE e la partecipazione delle cittadine e dei cittadini per lo sviluppo di città più sostenibili.

2.1 Buone pratiche sulla mobilità condivisa

Sempre più città sono alla ricerca di soluzioni capaci di integrare forme di mobilità condivisa nella loro pianificazione urbana. Tra queste, la piattaforma software fornita da Via permette alle e agli utenti di sperimentare delle corse in taxi condivise e su richiesta a [Milano](#). I servizi “door-to-door” e “corner-to-corner”, che prevedono che la passeggera o il passeggero percorra a piedi una breve distanza fino alla stazione di *pick-up* per ottimizzare il percorso, sono le due opzioni di servizio sperimentate. Il sistema all'avanguardia individua i taxi più vicini in tempo reale e li guida attraverso la città. L'uso dell'app e dei servizi della piattaforma è stato sperimentato per ottimizzare l'esperienza di viaggio, consentendo di raggiungere diverse aree della città. Inoltre, sia l'applicazione che il servizio di comunicazione permettono di mettere in contatto conducente e utenti in caso di problemi con i pagamenti o con il pick-up.

Un altro esempio virtuoso ci viene fornito dalla città di Cascais. Il [progetto](#) in questione mirava a creare un sistema di mobilità urbana più sostenibile nella città offrendo alle e ai giovani più opzioni di mobilità. Per garantire che le persone

giovani possano viaggiare in modo sicuro e comodo da e verso la scuola e altri luoghi, l'iniziativa CHILDFY è stata specificamente creata per rispondere alle loro esigenze. Il progetto è principalmente incentrato sul tema della mobilità condivisa, il che prevede la creazione di una piattaforma completa che permetta alle e agli utenti di accedere a una varietà di opzioni di trasporto. Attraverso l'app, i genitori possono organizzare e offrire soluzioni di trasporto in collaborazione con altri genitori per i loro figli, assicurandosi che questi giungano a scuola in totale sicurezza e in tempo.

2.2 Misurazione dell'impatto: esempi di citizen science

Nell'ambito del progetto [WeCount](#), 5 città (Madrid, Lubiana, Dublino, Cardiff e Lovanio) si sono riunite per mobilitare 1.500 cittadine e cittadini per tutto il 2020 adottando i metodi partecipativi della *citizen science* al fine di creare collettivamente dei sensori di rilevamento del traffico stradale basati sulla comune esperienza di Telraam nelle Fiandre (PolisNetwork, 2019). Diversi sensori a basso costo e automatici per la rilevazione del traffico sono stati installati sulle finestre di fronte alle strade delle case dei soggetti partecipanti, permettendo così alle autorità di misurare i trasporti su strade locali e la velocità delle automobili, dei veicoli di grandi dimensioni, delle cicliste e dei ciclisti e dei pedoni. Inoltre, questa iniziativa mirava a favorire l'acquisizione di conoscenze scientifiche in materia di mobilità e inquinamento ambientale e a incoraggiare lo sviluppo di soluzioni progettate insieme e consapevoli per affrontare la varietà dei problemi legati al trasporto stradale. WeCount è stato ideato per permettere alle cittadine e ai cittadini dei 5 Paesi europei di assumere un ruolo di rilievo nella produzione di dati, prove e conoscenze in merito al tema della mobilità nelle loro comunità.

In Belgio, è stato fatto ricorso alla *citizen science* per raccogliere e misurare il livello di sicurezza nelle strade. Diversi gruppi di adolescenti nelle Fiandre (Belgio) hanno partecipato alla sperimentazione del progetto documentando e valutando i loro percorsi quotidiani tra casa e scuola. Nell'ambito di questo progetto sperimentale è stata creata una piattaforma web

denominata "[Bike Barometer](#)" ("Barometro della bicicletta"). Dal lancio formale di questa piattaforma a marzo fino alla fine del progetto a giugno 2020, un totale di 1.256 adolescenti provenienti da 31 scuole ha documentato 5.657 km di strade, 3.750 km dei quali sono stati valutati come accessibili e sicuri per le cicliste e i ciclisti. I risultati offrono informazioni (spaziali) dettagliate sulla situazione locale in materia di sicurezza nelle Fiandre e nei specifici quartieri scolastici (Storme et al., 2022).

Un altro valido esempio è quello della città di Brema, che integra i metodi tradizionali di raccolta dati con metodi basati sul *crowdsourcing* per analizzare i problemi e le opportunità degli sviluppi della mobilità in città. L'adozione di una strategia di partecipazione proattiva e l'offerta di moduli innovativi di partecipazione online hanno permesso alle cittadine e ai cittadini di costituire una fonte di dati essenziali. Le risposte dei partecipanti alle domande (tra cui "In quali zone vi sono problemi di mobilità?" e "In quali zone la situazione è ottimale?") sono state fornite tramite una piattaforma online, che dava agli utenti anche la possibilità di contrassegnare le zone interessate su una mappa e attribuire a ciascuna segnalazione un codice cromatico a seconda del modo di trasporto. Il portale ha registrato oltre 100.000 consultazioni di pagine, 4.000 contributi, 9.000 commenti e 100.000 commenti di tipo "mi piace"/"non mi piace" (Rupprecht consult, 2019).

2.3 Partecipazione delle cittadine e dei cittadini

La piattaforma Crowdsourcing di [CIPTEC](#) è uno strumento sviluppato dal Gruppo di Ricerca sui Sistemi di Trasporto dell'Università Aristotele di Salonicco. Permette alle cittadine e ai cittadini di inviare idee su come migliorare i trasporti pubblici e di commentare le idee condivise da altri. È stata già lanciata in vari paesi e a livello europeo, raccogliendo molteplici proposte innovative e dimostrando, di conseguenza, che il settore dei trasporti pubblici è un campo ideale per le attività di crowdsourcing (Civitas, 2022).



Questo processo ha aumentato la ripartizione modale dei trasporti pubblici rivolgendosi direttamente alle e agli utenti, invitando le cittadine e i cittadini di Francoforte a condividere idee innovative che potrebbero aiutare a rendere il sistema di trasporto pubblico più allettante per loro. Grazie a una piattaforma digitale facile da esplorare, le e gli utenti hanno potuto inviare le proprie idee e votare per quelle che preferivano. Tra quelle più votate figurano l'offerta combinata di biglietti per eventi e mezzi di trasporto pubblico e il miglioramento della segnaletica

stradale per impedire che la corsia dei tram venga ostruita da macchine parcheggiate illegalmente.

Un altro esempio virtuoso ci viene offerto dal rapporto [SmartMove](#) sulla "Promozione dei trasporti rurali attraverso consulenze sulla mobilità attiva". Le campagne di consulenza sulla mobilità attiva, come spiega Oliver Roider, scienziato senior presso l'Istituto degli Studi sui Trasporti dell'Università di Risorse Naturali e Scienze della Vita Applicate (BOKU), cercano di aumentare il numero di utenti dei trasporti pubblici nelle aree periferiche e rurali attraverso l'offerta di informazioni personalizzate e l'organizzazione di eventi interattivi con le e i residenti. Grazie alle campagne di consulenza sulla mobilità attiva lanciate in 8 aree di attuazione è stato registrato un [aumento del 16%](#) nell'uso dei trasporti pubblici in queste aree.

Non mancano esempi virtuosi di inclusione e partecipazione delle cittadine e dei cittadini nella creazione e valutazione dei PUMS. Nel maggio 2019, il dipartimento Ambiente, natura ed energia (LNE) del governo fiammingo ha lanciato lo

strumento web “[Mobiscore](http://www.mobiscore.be)”, che assegna un “punteggio di accessibilità” a un’abitazione o a un lotto di terreno specifici. Il punteggio informa le e i potenziali acquirenti o affittuari di un’abitazione sulla facilità con cui infrastrutture diverse quali stazioni ferroviarie, fermate dell’autobus o scuole possono essere raggiunte da tale abitazione in maniera sostenibile (ad esempio a piedi o in bicicletta). Mediante lo sviluppo di questo strumento, i servizi del ministero desiderano sensibilizzare le cittadine e i cittadini sull’impatto in termini di mobilità derivante dalla scelta del luogo di residenza. La decisione se acquistare o prendere in affitto un immobile rappresenta un momento delicato sul quale è possibile fare leva per favorire un cambiamento nel comportamento di mobilità, ad esempio per quanto riguarda le scelte modali. Chiunque sia in cerca di una nuova abitazione in cui trasferirsi può facilmente confrontare l’accessibilità delle diverse zone sul sito web Mobiscore (www.mobiscore.be – disponibile solo in lingua originale). Una possibile evoluzione dello strumento è la sua trasformazione in una risorsa analitica di pianificazione della mobilità urbana. Poiché lo strumento assegna un punteggio di accessibilità a ogni ettaro (100x100m), la creazione di una mappa dei diversi punteggi assegnati in un’area urbana funzionale rivelerebbe le zone caratterizzate da maggiore e minore accessibilità. Tale dato può contribuire, ad esempio, all’individuazione delle zone in cui è più urgente potenziare il servizio di trasporto pubblico o i collegamenti per gli spostamenti in bicicletta. Inoltre, può senz’altro consentire un migliore raccordo tra la politica di sviluppo urbano e la pianificazione della mobilità, evidenziando le aree in cui edificare alloggi o scuole promuovendovi l’accesso mediante modi di trasporto sostenibili.