



BUONE PRATICHE PER IL SETTORE DI INTERVENTO MOBILITÀ NELLE 124 CITTÀ

L'indicatore **Mobilità** (Mappa tematica 10.1.3, Tabella 10.1.3) riporta le buone pratiche attuate dalle città oggetto del presente Rapporto che hanno contribuito a rendere ambientalmente più sostenibile la mobilità urbana, rendendola al contempo più sicura e inclusiva.

Sono questi infatti gli obiettivi posti dal **Target 2 dell'SDG 11²⁴**, recepito dalla Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile nell'Obiettivo Strategico Nazionale III.3 Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni.

Queste iniziative sono rilevanti per i temi Ambiente e salute e Cambiamenti climatici, mirando ad una riduzione delle emissioni inquinanti. Garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sostenibile vuol dire in primo luogo assicurare servizi condivisi e rendere facile e sicuro per tutte le fasce di popolazione l'accesso a mezzi di trasporto alternativi all'auto privata.

La **mobilità scolastica** costituisce una grande sfida per le politiche di mobilità urbana. Il Comune di **Reggio Emilia** è *partner* del progetto Interreg **School Chance**, che ha l'obiettivo di sviluppare strategie integrate per la mobilità casa-scuola, applicando soluzioni innovative per rendere la mobilità degli studenti efficiente dal punto di vista energetico, ridurre le emissioni di CO₂ e rendere le aree intorno alle scuole più sicure e meno inquinate e congestionate. Reggio Emilia condividerà le buone pratiche messe a punto nella sua esperienza decennale sul tema (a partire dal Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola, sottoscritto nel 2009) e continuerà a lavorare all'interno delle scuole sull'educazione e sulla consapevolezza delle scelte di trasporto. Tra i temi su cui il Comune si focalizzerà nel corso del progetto ci sono i passaggi tra ordini di scuole diversi, in quanto fasi fondamentali di cambiamento delle abitudini di spostamento, e l'uso condiviso degli spazi attorno alle scuole, con un aumento della sicurezza per gli studenti che si recano a scuola a piedi o in bicicletta. Fondamentale nella realizzazione delle attività previste è il ruolo del Gruppo di lavoro locale (*Local Stakeholder Group*) che riunirà gli attori del territorio coinvolti dal tema del progetto: attraverso incontri regolari tra Amministrazione e *stakeholders* e la partecipazione di questi ultimi alle attività ed eventi di progetto a livello locale ed europeo sarà possibile arrivare alla realizzazione di un Piano di azione locale condiviso e partecipato in cui confluiranno i risultati di tutto il percorso.

Una lunga esperienza sul tema della mobilità scolastica è anche quella segnalata dal Comune di **Bolzano**, che ha portato a rilevanti risultati in termini di riduzione dell'uso dell'autovettura privata per l'accompagnamento a scuola dei bambini a favore di scelte di mobilità attiva. Tra le iniziative attuate, ha ormai quasi venti anni il servizio dei Nonni Vigili, con circa 100 operatori che nell'orario di ingresso e uscita dalle scuole elementari sorvegliano i principali attraversamenti pedonali in area scolastica oppure accompagnano i bambini nel percorso casa-scuola. Presso le scuole situate in strade secondarie o a vicolo cieco è stato anche possibile introdurre una regolamentazione di "strada scolastica" che, mediante apposita ordinanza, prevede il divieto di transito durante l'ingresso e l'uscita degli alunni.

Per favorire una mobilità sostenibile il Comune di **Rieti** ha avviato una serie di iniziative, tra cui opere infrastrutturali e di regolamentazione quali l'ampliamento della rete di piste ciclabili, il completamento di parcheggi, la realizzazione

²⁴ Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani.

ed ampliamento di Zone 30 e di percorsi protetti a servizio dei poli scolastici. Sul tema della mobilità scolastica, il Comune è capofila dell'iniziativa **A scuola ci andiamo da soli**, promossa dal progetto internazionale "La città dei bambini²⁵" dell'Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR, che ha l'obiettivo di permettere ai bambini delle scuole primarie, a partire dai sei anni, di andare a scuola e di tornare a casa con i loro compagni e senza l'accompagnamento dei genitori. Per consentire la realizzazione di questa iniziativa l'ISTC cura la formazione dei *Mobility Manager* Scolastici, degli insegnanti referenti e di tutte le figure chiave presenti sul territorio che a vari titolo sono coinvolte nella proposta di mobilità autonoma.

Le scelte di mobilità degli studenti universitari sono invece al centro di due progetti in corso nel Comune di **Bergamo**: **Shareplace**²⁶ e U-Mob. Il primo, finanziato dal programma Interreg, usa un approccio partecipativo per mettere a punto un modello innovativo di mobilità condivisa nel tragitto casa-università, integrato con i sistemi di mobilità tradizionale del trasporto pubblico locale. Il modello sperimentato verrà poi trasferito in contesti diversi, ad es. le scuole superiori, le grandi imprese, il comune, l'aeroporto e l'ospedale. Il progetto **Life U-MOB**²⁷ è stato invece promosso dall'Università degli Studi di Bergamo con l'obiettivo di creare una Rete Europea per una Mobilità Sostenibile nelle Università, che faciliti lo scambio e il trasferimento di conoscenza di buone pratiche. Nell'ambito del progetto, l'Università degli Studi di Bergamo, con il patrocinio della Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS), ha promosso un video-contest sul tema della mobilità sostenibile rivolto a studenti e personale.

Il target 11.2, nel delineare un sistema di trasporti più sostenibile, fa riferimento al **miglioramento dell'accessibilità del trasporto pubblico** a favore delle categorie più vulnerabili: donne, bambini, persone con invalidità e anziani.

Questo obiettivo è stato perseguito dal Comune di **Cagliari** attraverso un'app realizzata da CTM (azienda del trasporto locale) in collaborazione con l'Unione Italiana Ciechi, che agevola l'uso dei mezzi pubblici da parte di non vedenti e ipovedenti, mettendo a disposizione un'assistente virtuale che segnala le fermate, gli autobus in arrivo e gestisce le prenotazioni avvisando direttamente i conducenti della presenza della persona non vedente in fermata.

Il Comune di **Potenza** è invece sede di una delle prime sperimentazioni del progetto **PickMeApp**, un servizio di ride-sharing rivolto a categorie non autonome di cittadini, in particolare anziani, bambini e disabili. Il progetto mira a creare un servizio di trasporto urbano *door to door* flessibile e personalizzato, gestibile attraverso app e *call center*, che permette anche di seguire gli spostamenti degli utenti tramite un dispositivo di localizzazione, consentendo loro di muoversi in sicurezza ed autonomia.

Il Comune di **Verona** promuove la **mobilità attiva** attraverso il progetto **muoVERsi**, che nel corso del 2019 ha premiato chi si è spostato all'interno del territorio cittadino a piedi, in bicicletta o in autobus. Gli spostamenti vengono tracciati attraverso l'app gratuita denominata Verona SmartApp, che permette di assegnare un punteggio in base al numero, alla lunghezza e alla tipologia di spostamento. Alla fine del periodo di monitoraggio i punti accumulati si tramutano in "bonus mobilità", con cui si partecipa all'estrazione di biciclette elettriche, abbonamenti al trasporto pubblico e al *bike sharing*. Il Comune nel corso dell'anno ha promosso la mobilità sostenibile anche attraverso il progetto di educazione ambientale **EASE Una scuola Sostenibile**²⁸. L'iniziativa, pluriennale, prevede la "misurazione" della sostenibilità degli stili di vita degli studenti attraverso le Miglia Verdi (mobilità sostenibile), Gialle (risparmio energetico), Rosse (riduzione degli sprechi e dei rifiuti), Blu (uso consapevole della risorsa idrica) e Marroni (cura della natura). Nel 2019 si è puntata l'attenzione sulle miglia verdi, che sono state "trasformate" in alberi da piantare in occasione della "festa dell'albero".

Il progetto **Modi, per una Mobilità Dolce e Integrata nell'area vasta livornese**²⁹, promosso dall'Amministrazione Provinciale di Livorno e dai Comuni di **Livorno**, Cecina, Collesalvetti e Rosignano, ha lo scopo di promuovere una

²⁵ www.lacittadeibambini.org

²⁶ www.interreg-central.eu/shareplace

²⁷ <https://u-mob.eu/>

²⁸ https://portale.comune.verona.it/nqcontent.cfm?a_id=65742

²⁹ <https://www.progettomoditi/>

mobilità sostenibile attraverso interventi sul territorio che incrementino l'utilizzo di modalità di spostamento "dolce" e lo sviluppo di forme integrate di trasporto pubblico nelle zone con minore densità di popolazione, rafforzati da iniziative che abbiano lo scopo di promuovere i nuovi servizi. Il progetto fa perno su una forte azione di coordinamento degli enti locali coinvolti, incentrata sul ruolo di *Mobility management* d'area svolto dalla Provincia di Livorno e prevede interventi tesi a promuovere la mobilità ciclistica e pedonale oltre a forme integrative al trasporto pubblico, come il *taxibus* e il *car2job*, nonché a sviluppare i servizi di *car sharing* nell'area urbana di Livorno integrandoli al *car sharing* aziendale. Tra le varie attività in corso nel Comune di Livorno sul tema della mobilità sostenibile vi è inoltre l'adesione in qualità di città replicatrice al progetto **Locations - Low-carbon Transport in Cruise Destination Cities**³⁰, coordinato da Area Science Park di Trieste e finalizzato all'elaborazione congiunta di un piano di trasporto locale a bassa emissione di carbonio a supporto della sostenibilità e dell'attrattività quale città di destinazione di crociera.

Il Comune di **Vicenza** è capofila del progetto europeo **PRO-BYKE**³¹, cofinanziato dal Fondo Europeo di sviluppo regionale e Interreg V-A Italia - Austria, che coinvolge la Climate Alliance del Tirolo, la Comunità comprensoriale Burgavriato (Merano - BZ) e l'Unione Territoriale Intercomunale delle Valli e delle Dolomiti Friulane (Maniago - PN). I *partner* di progetto stanno condividendo le loro esperienze per armonizzare e professionalizzare la promozione della **mobilità ciclabile** nei territori coinvolti, intensificando la collaborazione transfrontaliera con l'implementazione e la valutazione di misure pilota a livello locale. In quest'ambito il Comune di Vicenza ha costituito un *Bike team*, rappresentativo di enti, realtà e ciclisti" locali, che presenterà una proposta di piano di valorizzazione della ciclabilità vicentina.

Tra i Comuni inseriti quest'anno per la prima volta nel Rapporto, **Montesilvano** ha presentato nel corso del 2019 il proprio Bicipan, il piano urbano per la mobilità ciclistica, che è rivolto a potenziare e mettere a sistema le numerose iniziative condotte negli ultimi anni per la promozione della ciclo-mobilità. Il piano prevede di collegare luoghi di interesse pubblico ed edifici scolastici, mettendo in comunicazione le piste ciclabili esistenti e creandone di nuove, fino a triplicare i tracciati disponibili. Montesilvano è stato anche il primo comune abruzzese a completare il tratto urbano della *Bike to coast*, il tracciato ciclopedonale che collega i 134 km della costa abruzzese da San Salvo a Martinsicuro ed ha ottenuto la Bandiera Gialla, come Comune ciclabile.

La promozione della mobilità dolce in un'ottica di **intermodalità** è invece al centro del progetto Interreg **Smart Commuting**³², di cui è capofila il Comune di **Rimini**. Il progetto coinvolge Partner di sei diversi Paesi europei in una serie di azioni volte a migliorare le capacità del settore pubblico di pianificare una mobilità sostenibile e promuovere il coordinamento tra società di trasporto pubblico, amministrazioni comunali e altri portatori di interesse. Nell'ambito del progetto, Rimini organizzerà attività di formazione e sarà sede di alcune azioni pilota con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO² e l'inquinamento atmosferico, per rendere più vivibile e maggiormente attrattivo il territorio. Il Comune ha lavorato anche sul tema della mobilità nelle città turistiche, attraverso il progetto Interreg MED **MOBILITAS Mobility for nearly-zero CO2 in mediterranean tourism destinations**³³, che si è concluso a luglio. In quest'ambito il Comune ha realizzato, attraverso la sua Agenzia per il Piano Strategico, un *Handbook on Sustainable Mobility in the MED area*, che raccoglie i risultati di questo e degli altri progetti MED dedicati alla mobilità sostenibile, per condividere metodologie e azioni sperimentate in otto diversi Paesi europei. Tra queste, uno studio sperimentale realizzato da Rimini per determinare i flussi di mobilità grazie all'uso dei *big data*, che ha raccolto e monitorato gli spostamenti dei visitatori per comprenderne provenienza, abitudini e dinamiche di movimento verso e nella città.

³⁰ <https://locations.interreg-med.eu/>

³¹ <https://www.keep.eu/project/19796/pro-byke-cross-border-cycling-promotion-in-communities>

³² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/SMART-COMMUTING.html>

³³ <https://mobilitas.interreg-med.eu/>



Mappa tematica 10.1.3 - Buone pratiche per il settore di intervento Mobilità nelle 124 città (2004-2019)³⁴

Fonte: ISPRA

³⁴ Il range numerico che definisce le classi riportate nelle legende delle mappe è: classe 0, nessuna buona pratica rilevata; classe 1 fino a 3 buone pratiche rilevate; classe 2 da 4 a 9 buone pratiche rilevate; classe 3 10 o più buone pratiche rilevate.