

SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

16-22 SETTEMBRE 2021

Muoviti sostenibile...e in salute.



**LINEE GUIDA
TEMATICHE**



SOMMARIO

1. Mobilità sostenibile, in sicurezza e in salute

La **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** è reattiva e vitale

Come potete partecipare?

20 anni di **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ**

Collegamento con altre iniziative dell'UE

Gli argomenti di quest'anno

2. Salute mentale

FATTI E CIFRE

La mobilità attiva ha un impatto essenziale sulla salute

Trasporto accessibile per l'integrazione e la partecipazione sociale

Aree ricreative in ambienti urbani

Affrontare il rumore e l'inquinamento dell'aria

BUONE PRATICHE

Fornire lo spazio

La città in 15 minuti

Strategie di riduzione del rumore e dell'inquinamento dell'aria causati dal traffico

3. Salute fisica

FATTI E CIFRE

Qualità dell'aria

Mobilità attiva

Micro-mobilità

BUONE PRATICHE

Ridurre le emissioni nei centri urbani

Limitare l'accesso delle auto nei centri urbani

Combinazione di misure all'interno di un piano di mobilità urbana sostenibile (PUMS)

Liberare spazio per la mobilità attiva

Incoraggiare la mobilità attiva

4. Misure di sicurezza

FATTI E CIFRE

Migliorare la sicurezza per le persone con disabilità

Aumentare la sicurezza stradale

Sicurezza dei ciclisti e dei pedoni

Regolamento sulla sicurezza dei monopattini elettrici

BUONE PRATICHE

Attenzione ai gruppi vulnerabili

Aumentare la consapevolezza cambiando le prospettive

Scambio aperto con persone con disabilità per favorire l'empatia

Pedonalizzazione

Rallentamento del traffico e abbassamento dei limiti di velocità urbani

5. Risposta al COVID-19

FATTI E CIFRE

Ristabilire la fiducia nel trasporto pubblico

Spostamento verso la mobilità attiva

Miglioramenti nella qualità dell'aria

BUONE PRATICHE

Misure di sicurezza nel trasporto pubblico

Mobilità attiva durante il COVID-19

Accelerazione dei piani di mobilità urbana sostenibile (PUMS)

Autori

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1

Mobilità sostenibile, in sicurezza e in salute

Il tema della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ 2021** è "Mobilità sostenibile, in sicurezza e in salute". La scelta del tema di quest'anno rende omaggio alle avversità vissute dall'Europa - e dal mondo - durante la pandemia di COVID-19 e si propone anche come spunto per riflettere sulle opportunità di cambiamento derivanti da questa crisi sanitaria senza precedenti in Europa.

Le città e le amministrazioni urbane hanno trovato risposte creative e resilienti alla pandemia. Quest'anno, la **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** celebra la resilienza delle città e i loro risultati, cercando di sostenere questo slancio. Le tendenze iniziate l'anno scorso, come l'aumento della mobilità attiva e l'uso della mobilità a basse o zero emissioni, richiedono un'ulteriore promozione.



La SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ è reattiva e vitale

Anche se i timori generati dal COVID-19 sono stati una delle principali preoccupazioni per le agenzie di trasporto, i funzionari delle città, le amministrazioni regionali e le imprese private, la SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ ha visto il suo secondo più alto numero di iscrizioni di sempre nel 2020, con la partecipazione di quasi 3000 città, in 53 Paesi. La campagna cerca ora di motivare tutti i partecipanti passati e futuri a unirsi alla 20a edizione della SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ il cui slogan è "Muoviti sostenibile...e in salute.". Le persone sono incoraggiate a mantenere in forma il corpo e la mente, scoprendo nel contempo la bellezza della loro città, regione o del proprio Paese, e a prendersi cura dell'ambiente e della salute degli altri nella scelta del mezzo di trasporto.

Come potete partecipare?

Le autorità locali, gli istituti formativi, le imprese e le organizzazioni non governative (ONG) possono aderire alla SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ in molti modi. Potete partecipare nel corso della settimana principale della campagna tra il 16-22 settembre e presentare la vostra AZIONE PER LA MOBILITÀ correlata alle iniziative di mobilità sostenibile durante tutto l'anno. Qualunque cosa stiate facendo nell'area del trasporto sano, sicuro e sostenibile, condividete le vostre notizie sui social media e taggate la segreteria della campagna per tenerci informati. Visitate il sito web della campagna (www.mobilityweek.eu) e i canali ufficiali social media di Facebook e Twitter e Instagram.

Follow the campaign:   

La vostra città, il vostro Paese, la vostra impresa o la vostra ONG 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 vostra AZIONE PER LA MOBILITÀ potrebbe essere inclusa in un webinar a livello europeo e in un concorso sui social media, per raggiungere un pubblico ancora più ampio.

Vi incoraggiamo anche a candidarvi all'edizione annuale del Premio per il piano di mobilità urbana sostenibile: Premi della SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ per i Comuni più piccoli e per i Comuni più grandi, il Premio per la Pianificazione della mobilità urbana sostenibile (Premio SUMP) e il Premio UE per la sicurezza stradale urbana. I Premi della SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ per i Comuni più piccoli e per i Comuni più grandi celebrano i risultati eccezionali delle città durante la settimana principale della campagna (16-22 settembre). Il premio SUMP riconosce l'eccellenza nella pianificazione della mobilità urbana sostenibile, basata sulle linee guida SUMP della Commissione europea. Il premio UE per la sicurezza stradale urbana onora i risultati esemplari e innovativi delle autorità locali nella creazione di un ambiente urbano più sicuro. Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web della campagna.



Quest'anno, guardiamo indietro a due decenni di successo di una campagna paneuropea che continua a sostenere le iniziative locali nei loro sforzi per rendere le città più sicure, più verdi, più inclusive e più accessibili.

Dall'inizio del millennio, migliaia di istituzioni, imprese, ONG, paesi e città hanno aderito alla SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ per contribuire a rendere l'ambiente urbano un posto migliore. All'inizio di questo viaggio l'UE aveva solo 15 Stati membri. Acquistare i biglietti del treno online era un concetto nuovo e gli smartphone o internet mobile esistevano solo nei nostri sogni più audaci. 20 anni dopo, possiamo spostarci tra le città con un solo pagamento utilizzando soluzioni di Mobility as a Service o prenotare un taxi con un click attraverso un'applicazione per smartphone. Oppure possiamo salire su un e-scooter condiviso. Possiamo navigare con un'app di mappe dotata di GPS, mentre ascoltiamo musica in streaming attraverso auricolari wireless in tutta l'Unione europea a un costo minimo rispetto al passato. Anche se la tecnologia ha cambiato la vita di tutti per quanto riguarda la mobilità urbana, le sfide dell'inquinamento e della mobilità sicura e sostenibile rimangono le stesse.

Collegamento con altre iniziative dell'UE

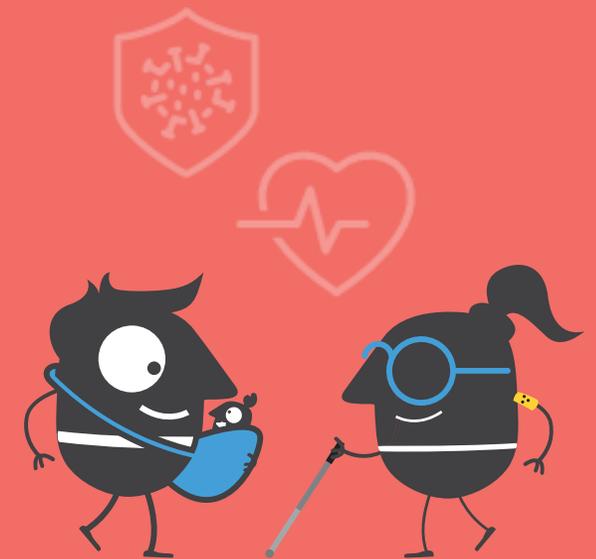
La **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** si tiene tra il 16 e il 22 settembre di ogni anno, ma altre importanti iniziative dell'UE sono parte integrante del ciclo annuale europeo, tra cui la Settimana verde dell'UE, la Settimana europea dell'energia sostenibile, le Giornate europee della ricerca e dell'innovazione, l'Anno europeo delle ferrovie, la Settimana europea dello sport e la relativa campagna HealthyLifestyle4All e la Settimana europea dell'invecchiamento attivo e in buona salute. La **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** pubblicherà delle **AZIONIPER LA MOBILITÀ** esemplari sulla homepage della campagna e sui canali dei social media correlate a queste campagne tematiche dell'UE.

Questa iniziativa europea sostiene l'uso del trasporto pubblico come soluzione di mobilità efficiente, conveniente e a basse emissioni per tutti. Questa ferma convinzione è stata illustrata con il video #LovePublicTransport nel pieno della pandemia di COVID-19. Pertanto, la **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** è strettamente connessa con l'Anno europeo delle ferrovie 2021 in quanto l'obiettivo comune è quello di incoraggiare le persone a muoversi in modo sostenibile. I treni sono uno dei mezzi di trasporto più sicuri e sostenibili in tutto il continente. La **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** incoraggia le città partecipanti a collegarsi con l'Anno europeo delle ferrovie e a promuovere i viaggi in treno durante la settimana della campagna.

La nostra campagna incoraggia inoltre le città a firmare il Patto europeo per il clima e a costruire insieme un'Europa più verde. Nell'ambito dell'European Green Deal, il Patto fornisce una piattaforma per condividere informazioni, discutere e agire sulla crisi climatica e fornire supporto alle iniziative europee e ai movimenti per il clima affinché crescano e si consolidino.

Gli argomenti di quest'anno

In linea con il tema di quest'anno "Mobilità sostenibile, in sicurezza e in salute", i quattro argomenti focali sono la salute mentale e fisica, la sicurezza e la risposta al COVID-19. Nel seguente documento, vengono brevemente esposti fatti e cifre, nonché esempi di buone pratiche relative a ciascuno di questi argomenti. Non è un caso che la salute mentale sia un argomento prioritario, poiché la **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** chiede una maggiore attenzione alla relazione tra salute mentale e mobilità urbana, questione diventata sempre più importante durante la pandemia. Un altro argomento prioritario è la salute fisica, che comprende l'impatto dell'inquinamento atmosferico e acustico e il beneficio della mobilità attiva. Il tema della sicurezza evidenzia i recenti sviluppi in materia di sicurezza dei trasporti, l'integrazione delle persone con mobilità ridotta e le importanti misure di sicurezza stradale nell'ambiente urbano. La risposta delle amministrazioni urbane alla pandemia di COVID-19 è anche segnalata in questa sezione, che si concentra sugli aspetti positivi della pandemia in termini di mobilità urbana e sull'importanza di ristabilire la fiducia nel trasporto pubblico.



2 Salute mentale

FATTI E CIFRE

La salute mentale è uno degli argomenti centrali del tema di quest'anno e sottolinea un aspetto spesso trascurato: i trasporti possono influenzare significativamente lo stato di salute mentale e il benessere delle persone.

Permettono alle persone di connettersi e mantenere le relazioni con gli altri, accedere alle opportunità professionali ed educative e alle attività del tempo libero fuori dalle loro case e danno loro maggiore flessibilità. Consentono uno stile di vita attivo per gli anziani all'interno della propria comunità e la ricerca mostra che le politiche di trasporto a favore degli anziani (come gli abbonamenti gratuiti per gli autobus) sono associate a un maggior uso del trasporto pubblico tra gli anziani e riducono i sintomi depressivi e la sensazione di solitudine. Questo è stato evidenziato come un fattore importante durante la Settimana europea dell'invecchiamento attivo e in buona salute. Inoltre, è stato dimostrato che i tempi di viaggio più brevi migliorano il benessere, mentre gli spostamenti casa-lavoro che durano tra i 60 e i 90 minuti hanno l'impatto più negativo sul benessere della persona.

L'ansia dovuta alla presenza di grandi quantità di persone o a informazioni di viaggio insufficienti può portare a un deterioramento dello stato mentale. Essere in grado di muoversi ha sempre svolto un ruolo sostanziale nel vivere una vita sana e appagante. Sulla scia della pandemia, le città devono lavorare ancora di più per creare aree urbane in cui i residenti possano muoversi in modo sostenibile e sicuro quando lo desiderano.



Gli spostamenti che durano tra i 60 e i 90 minuti hanno l'impatto più negativo sulla salute



La mobilità attiva ha un impatto essenziale sulla salute

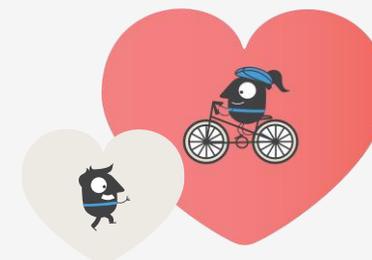
Oltre a migliorare la salute delle persone, andare in bicicletta e camminare hanno anche un effetto incredibilmente benefico per la mente. Diversi studi indicano che la mobilità attiva riduce la depressione, l'ansia e altri problemi di salute mentale. Fare esercizio camminando o andando in bicicletta aumenta il flusso sanguigno, rilascia endorfine e riduce i livelli generali di stress. Anche una passeggiata di 30 minuti o un giro in bicicletta al giorno può aiutare a migliorare la salute mentale. Può migliorare l'umore generale e la qualità del sonno, e ridurre lo stress, l'ansia e il senso di spossatezza. Le persone fisicamente attive hanno fino al 30% di rischio in meno di cadere in depressione e rimanere attivi aiuta chi è depresso a riprendersi.

Le città che sostengono le campagne a favore della bicicletta e degli spostamenti a piedi tendono ad essere felici, sane, istruite ed economicamente stabili. Questi indicatori si riferiscono principalmente allo stile di vita delle persone che utilizzano frequentemente modalità di trasporto sostenibili e salutari nella loro vita quotidiana. La maggior parte delle autorità locali che comprendono l'importanza di integrare la mobilità attiva nel piano di mobilità locale adottano anche altri approcci sociali innovativi. I residenti nelle città dove la bicicletta e le passeggiate sono popolari possono creare relazioni e coinvolgimento con persone che la pensano come loro. Andare in bicicletta e camminare aiuta a promuovere uno spirito comunitario e un sentimento di unità.

Trasporto accessibile per l'integrazione e la partecipazione sociale

I prezzi sempre più proibitivi delle città portano alla gentrificazione dei territori metropolitani e dei loro dintorni. Le periferie che dipendono esclusivamente dalle auto per l'accesso possono emarginare coloro che non hanno un veicolo, in particolare i giovani e gli anziani. L'isolamento sociale e la mancanza di interazione comunitaria sono associati a una salute peggiore. La ricerca rivela un'associazione chiara e significativa tra gli spostamenti/i livelli di attività e il rischio di esclusione sociale. Il miglioramento della mobilità può ridurre il rischio di esclusione sociale. I miglioramenti del trasporto pubblico che permettono di compiere nuovi spostamenti sono sottovalutati e il valore complessivo del trasporto pubblico per la comunità merita un maggiore riconoscimento. Come raccomandato da C40 Cities (una rete mondiale di città con un approccio climatico comune per limitare il riscaldamento globale), le città dovrebbero adottare un approccio in rete per creare un sistema di trasporto pubblico accessibile e conveniente, esaminando la pianificazione territoriale, la politica tariffaria integrata e le operazioni integrate. Dalla ricerca emerge che le persone che valutano il trasporto pubblico come "buono" hanno quasi tre volte più probabilità rispetto a quelle che lo valutano come "scarso" di essere in grado di accedere a servizi pubblici come l'assistenza sanitaria, i supermercati o l'istruzione. È anche meno probabile che riferiscano di sentirsi sotto pressione, di essere insoddisfatte della vita o di avere problemi di salute mentale.

Oltre al trasporto pubblico di massa, il trasporto pubblico attivo e non motorizzato ha un ruolo da svolgere per migliorare l'inclusione sociale e il benessere. I quartieri a misura di pedone incoraggiano gli spostamenti a piedi e in bicicletta, permettendo una maggiore interazione tra i vicini e accrescendo il senso di comunità nei residenti, producendo così benefici per la salute sia mentale che fisica.



Anche 30 minuti a piedi o in bicicletta al giorno possono aiutare a migliorare la salute mentale

Aree ricreative in ambienti urbani (parchi, spazi verdi, zone pedonali e senza auto)

La ricerca rileva collegamenti costanti tra gli spazi verdi e la salute mentale positiva e il benessere. Un'indagine condotta su 10.000 persone nel Regno Unito ha scoperto che le comunità che vivevano in aree urbane più verdi avevano maggiori probabilità di riferire un minore disagio mentale e livelli più alti di benessere dopo l'adeguamento alla variazione socioeconomica a livello individuale e regionale.

02. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
03. <https://www.walkingforhealth.org.uk/get-walking/why-walk/healthy-minds>
04. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
05. <http://bic.asn.au/information-for-moving-people/social-inclusion-and-public-transport>
06. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US
07. [Access to Transport and Life Opportunities \(publishing.service.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/362822/Access_to_Transport_and_Life_Opportunities.pdf)
08. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health

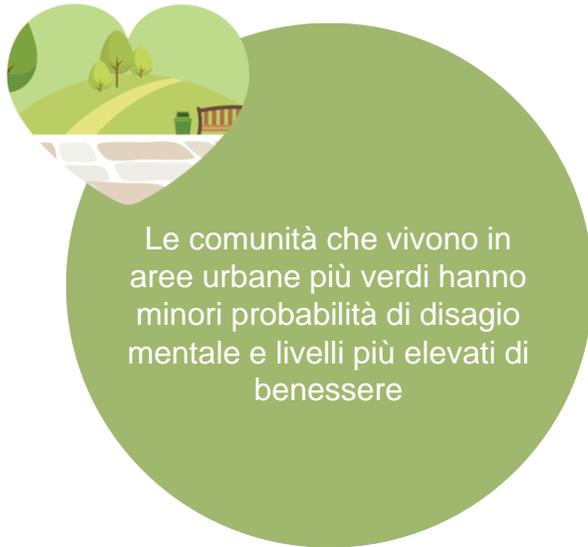
Il Centre for Mental Health and Urban Design nel Regno Unito identifica quattro temi chiave di opportunità per la salute mentale, riassunti dall'acronimo GAPS: Green places, Active places, Prosocial places, and Safe places (spazi verdi, spazi attivi, spazi prosociali e spazi sicuri). C'è un chiaro legame tra spazi verdi accessibili e salute mentale positiva e benessere. Le aree verdi in prossimità della propria residenza possono migliorare l'umore e servire da motivazione per l'esercizio fisico e l'avvio di interazioni naturali. Le persone dovrebbero avere un'esposizione costante e regolare alla natura urbana durante la loro routine quotidiana, con zone a basse emissioni, riduzione degli spazi di parcheggio trasformandoli in aree verdi, e spazi pedonali più grandi dove è possibile praticare attività fisica e socializzare.

Affrontare il rumore e l'inquinamento dell'aria

"Il rumore eccessivo nuoce gravemente alla salute umana e interferisce con le attività quotidiane delle persone a scuola, al lavoro, a casa e nel tempo libero. Può disturbare il sonno, causare effetti cardiovascolari e psicofisiologici, ridurre le prestazioni e provocare risposte di fastidio e cambiamenti nel comportamento sociale", secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità. Il 20% della popolazione europea è esposta a livelli di rumore a lungo termine che sono dannosi per la propria salute, vale a dire più di 100 milioni di persone in Europa. Ogni anno si perdono più di 1,6 milioni di anni di vita in buona salute a causa dell'inquinamento acustico, il secondo maggior problema ambientale in Europa dopo l'inquinamento atmosferico. Un europeo su cinque è regolarmente esposto di notte a livelli sonori che potrebbero danneggiare significativamente la salute. Iniziative europee, come la Settimana verde dell'UE che quest'anno si svolge dal 3 maggio al 13 giugno in vari Paesi europei, mira ad aumentare la consapevolezza di questi importanti rischi per la salute.

Attualmente, il traffico stradale contribuisce in modo sostanziale alle concentrazioni di inquinanti atmosferici nelle città europee. Anche se le norme europee sulle emissioni dei veicoli (Euronorm) riducono le emissioni dei gas di scarico, il che influenzerà positivamente la qualità dell'aria da qui al 2030, le concentrazioni di NO₂ e PM continueranno ad avere un impatto negativo. I livelli di

esposizione a questi inquinanti sono relativamente alti nelle città; è qui che vediamo il più alto impatto sulla salute pubblica derivante dall'inquinamento atmosferico. Gli inquinanti atmosferici, principalmente le polveri sottili e gli ossidi di azoto, sono stati associati a problemi psichici che causano l'insorgenza di una sintomatologia depressiva e il peggioramento di condizioni depressive eccessive in caso di esposizione prolungata. Le istituzioni dell'UE mirano a rivedere la Direttiva sulla qualità dell'aria, una norma dell'UE che risale all'anno 2004. Nell'ambito del Green Deal europeo, si sta discutendo una revisione delle soglie di emissione, per allinearle maggiormente alle raccomandazioni dell'OMS. Questa revisione sarà basata sul documento *Seconde prospettive in materia di aria pulita* che è stato pubblicato all'inizio del 2021. Sarà potenzialmente in grado di ridurre significativamente le soglie di emissione in Europa nei prossimi anni.



20%

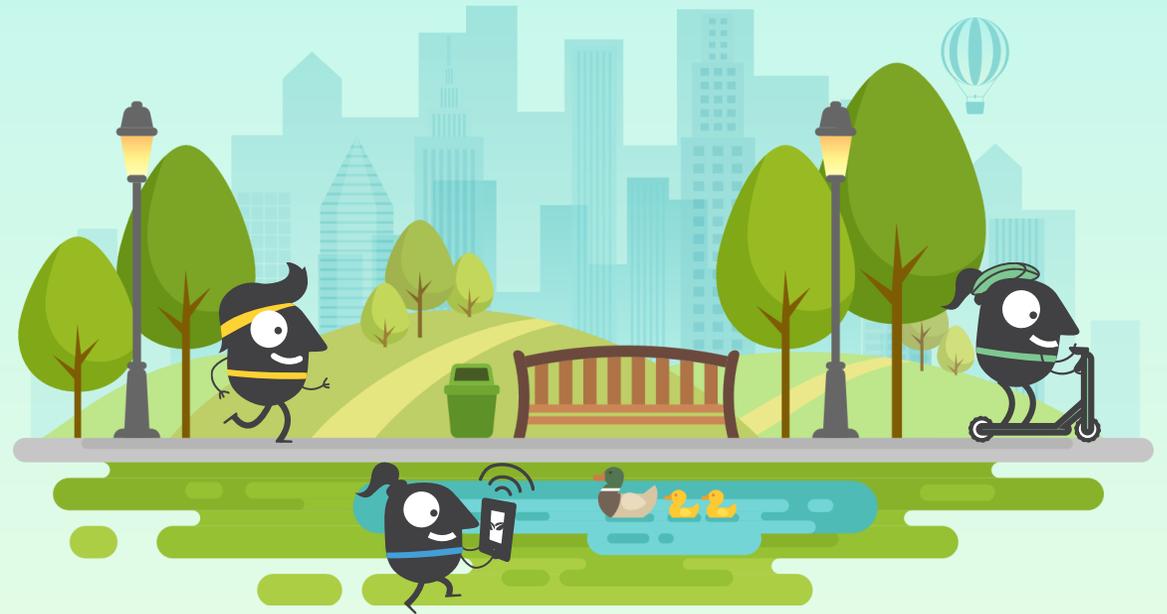
della popolazione europea è esposta a livelli di rumore dannosi a lungo termine

09. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health
10. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise>
11. <https://www.eea.europa.eu/articles/noise-pollution-is-a-major>
12. <https://www.eugreenweek.eu/>
13. CE Delft 2020, *Air pollution and transport policies at the city level, Module 2: policy perspectives*, Delft: CE Delft.
14. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412018305932>
15. https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature_en

BUONE PRATICHE

Ci sono molteplici opportunità per progettare le città in modo da integrare l'attività fisica nella vita quotidiana delle persone per migliorare il nostro stato mentale. Dalla facilitazione di un trasporto attivo accessibile, conveniente e sicuro al posizionamento di palestre all'aperto, si possono intraprendere azioni che contribuiscano a integrare l'esercizio fisico e l'interazione sociale per promuovere la salute mentale.

Le persone traggono beneficio dal sentirsi sicure e a proprio agio nel loro quartiere, e la progettazione urbana può offrire un notevole contributo. Un'illuminazione stradale e una sorveglianza appropriate, punti di riferimento distinti che aiutano le persone affette da demenza a orientarsi nel loro quartiere, e una progettazione antropocentrica dei percorsi residenziali, commerciali e industriali sono buoni esempi di importanti interventi di progettazione urbana.



Fornire lo spazio

Durante la campagna della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** negli ultimi 20 anni sono state organizzate innumerevoli attività locali per promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta nelle aree urbane. Le autorità locali organizzano dei Car-Free Day, giornate in cui è vietata la circolazione dei veicoli privati in una parte del centro città e si utilizza lo spazio liberato per vari eventi allo scopo di promuovere la mobilità urbana sostenibile. La città di Varna in Bulgaria ha organizzato un Car-Free Day nel 2020: il traffico è stato vietato sul lungomare principale per un giorno e le strade sono diventate aree di intrattenimento per la gente del posto dove divertirsi facendo attività fisica insieme. Unitamente alla città bulgara, migliaia di città in tutta Europa e non solo hanno organizzato Car-Free Day e simili attività di riduzione del traffico nell'ambito della campagna per evidenziare la mancanza di spazio per la mobilità attiva e l'interazione sociale.

Il progetto per la ricerca e l'innovazione nell'ambito del programma Horizon2020 MORE sta sviluppando concetti di design che incoraggiano l'attività in strada e riducono il predominio del traffico considerando le esigenze di tutti gli utenti della strada, compresi gli utenti della mobilità attiva e i pedoni. MORE vede le strade come "ecosistemi" in città pilota come Budapest, Costanza e Lisbona, e testa i suoi strumenti di progettazione dello spazio stradale per vari scopi, come gli spostamenti ma anche lo shopping, la socializzazione e le attività ricreative.

La città in 15 minuti

Una "città in 15 minuti" dà alle persone la possibilità di soddisfare i loro bisogni compiendo piccole distanze a piedi o in bicicletta. Significa riconnettere le persone con il loro territorio e decentralizzare la vita e i servizi della città. Il concetto di "città in 15 minuti" è nato a Parigi, poiché l'amministrazione cittadina mira a offrire ai parigini ciò di cui hanno bisogno sulla loro porta di casa o in prossimità della stessa al fine di garantire una "trasformazione ecologica" della capitale in un insieme di quartieri. Questo ridurrebbe l'inquinamento e lo stress, creando quartieri socialmente ed economicamente misti, per migliorare la qualità generale della vita di residenti e visitatori.

La città di Vitoria-Gasteiz, in Spagna, premiata come Capitale Verde Europea nel 2012, lavora da decenni alla creazione di zone verdi nel suo centro e di una cintura verde intorno ad esso. Il 98% dei residenti vive entro 3 km dalla cintura verde, un progetto su larga scala che collega lo spazio verde che circonda l'intera città. La cintura verde non solo è diventata un hotspot di biodiversità, ma anche una popolare meta ricreativa, che offre spazio per l'attività fisica, gli incontri sociali e l'interazione con la natura, come il birdwatching e l'agricoltura biologica. Le misure di rinverdimento di Vitoria-Gasteiz vanno di pari passo con le politiche per forme di trasporto più sostenibili.



Alcune città in Svezia progettano di spingersi oltre e diventare "città in 1 minuto". L'idea è partita da Stoccolma, ma altre città del Paese hanno in programma di unirsi all'iniziativa, che prevede la collocazione di mobili prefabbricati in legno nei posti auto liberi sulle strade. La comunità locale ha persino voce in capitolo nel processo di progettazione e sviluppo degli arredi. Questa attività favorisce il senso di appartenenza a una comunità e aiuta a modellare il quartiere recuperando le strade dal traffico motorizzato.

16. <https://www.roadspace.eu/>

17. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>

18. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit_final.pdf

19. [Swedish cities aim to become 1-minute cities | TheMayor.EU](#)

Strategie di riduzione del rumore e dell'inquinamento dell'aria causati dal traffico

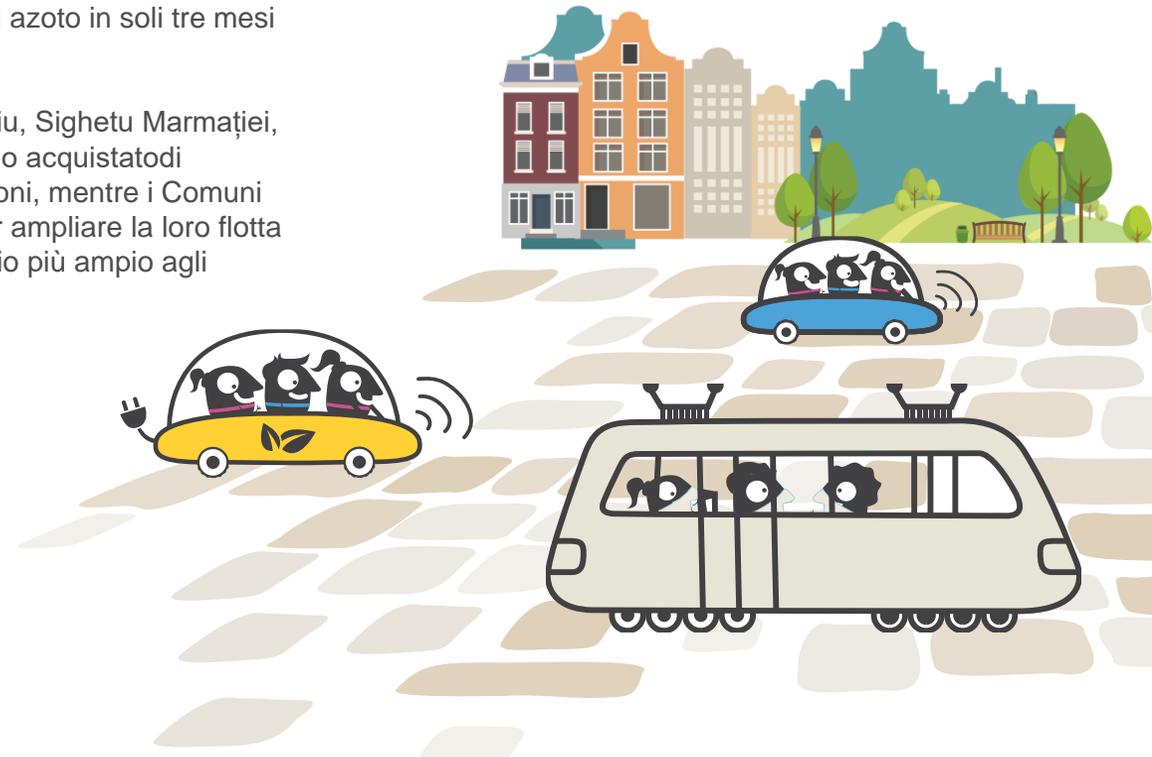
Il progetto finanziato dall'UE, Phenomena (Assessment of Potential Health Benefits of Noise Abatement Measures in the EU) sta lavorando per identificare le misure che riducono il peso del rumore ambientale sulla salute. I risultati iniziali suggeriscono che gli effetti dell'eccessivo inquinamento acustico dovrebbero essere integrati nella pianificazione urbana. Le soluzioni potenziali includono strategie di riduzione della velocità per intere aree urbane o l'uso di edifici commerciali come barriere antirumore. Il passaggio alla prevenzione del rumore, come il sostegno a modi di trasporto sostenibili come camminare e andare in bicicletta, è cruciale per raggiungere la necessaria riduzione del rumore a lungo termine. Le soluzioni includono i regolamenti sull'accesso dei veicoli alle aree urbane, le zone pedonali, la riduzione dei limiti di velocità nelle aree urbane e agevolare l'uso della mobilità attiva.

Il progetto Interreg CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) finanziato dall'UE ha sviluppato e promosso le autostrade ciclabili come una soluzione efficace e conveniente a basse emissioni di carbonio per il pendolarismo da e verso i poli occupazionali urbani. Il progetto ha sviluppato soluzioni che possono aiutare le città e le regioni a considerare le autostrade ciclabili come un nuovo prodotto di mobilità. Tali soluzioni possono superare le barriere fisiche e comportamentali che impediscono ai pendolari di utilizzare le autostrade ciclabili e massimizzare le sinergie tra le autostrade ciclabili e altri mezzi di trasporto.

La riduzione dell'inquinamento atmosferico generato dai trasporti nelle aree urbane si ottiene principalmente limitando o vietando il traffico inquinante. Il concetto dei "superblocchi" di Barcellona, che consiste nel ritagliare isole di spazio senza auto reindirizzando il traffico in aree multi-blocco, mostra riduzioni significative dell'inquinamento acustico e atmosferico in città dalla loro introduzione nel 2016. L'autorità locale ha ora in programma di estendere radicalmente questo concept e nel prossimo decennio Barcellona prevede di convertire tutta la sua area centrale in una zona più verde, pedonale e ciclabile quasi totalmente sgombra da veicoli privati. Altri sforzi sono stati fatti nella capitale spagnola, Madrid, con l'attuazione di una zona a basse emissioni (LEZ), nell'ambito del suo piano di mobilità urbana sostenibile (PUMS). L'impatto drastico ha portato a una riduzione del 15% dell'inquinamento da biossido di azoto in soli tre mesi dopo l'istituzione della LEZ.

Diverse città rumene, tra cui Iași, Sibiu, Sighetu Marmației, Suceava, Târgu Mureș e Pitești hanno acquistatoodi recente moderni e-bus a zero emissioni, mentre i Comuni adottano soluzioni più ecologiche per ampliare la loro flotta di trasporti pubblici e offrire un servizio più ampio agli

abitanti. Secondo una ricerca appena pubblicata da C40, sostanziali investimenti verdi nel trasporto pubblico possono ridurre l'inquinamento atmosferico generato dal trasporto fino al 45% e tagliare le emissioni del trasporto urbano di oltre la metà entro il 2030. Sulla base della nuova Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente della Commissione europea, 100 città europee avranno un impatto zero sul clima e almeno 100 milioni di veicoli a zero emissioni saranno in circolazione sulle strade europee per soddisfare gli obiettivi climatici e di qualità in tutto il continente stabiliti dal Green Deal europeo.



20. https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Phenomena_project_summary.pdf
21. <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>
22. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P13)
23. <https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf>

3

Salute fisica

Nella lunga tradizione di promozione della mobilità attiva come parte dell'agenda della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ**, la salute fisica è un'altra componente fondamentale della mobilità urbana sostenibile. Inoltre, anche la minimizzazione delle esternalità negative legate al traffico, come le emissioni di gas di scarico, gioca un ruolo significativo.

FATTI E CIFRE

Qualità dell'aria

L'impatto dannoso dell'inquinamento atmosferico è supportato da recenti studi dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), che stima che 376.000 morti premature nell'UE27+Regno Unito sono state direttamente causate dall'inquinamento da polveri sottili su base annuale. Tuttavia, il numero di morti legate all'inquinamento si è dimezzato negli ultimi 30 anni. Si possono osservare cambiamenti significativi legati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, l'uso di soluzioni di mobilità attiva, nuove modalità di trasporto come le biciclette elettriche, così come gli sforzi per aumentare le zone pedonali urbane e gli spazi verdi. Alcune città europee, come Copenhagen e Amsterdam, si sono impegnate a sostituire l'intera flotta del trasporto pubblico con veicoli elettrici entro il 2030. Inoltre, la città di Vienna ha optato per l'uso di autobus ad alimentazione alternativa abbinato a politiche che incoraggiano l'uso del trasporto pubblico, che ha aumentato la quota modale del trasporto pubblico al 39%, mentre causa solo il 6% delle emissioni di CO₂ legate ai trasporti della città.

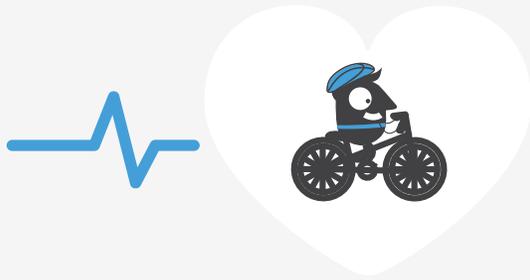


376k

Ogni anno sono 376.000 le morti premature causate da inquinamento da particelle fini

(-50% dal 1990)





I pendolari in bicicletta hanno un rischio inferiore del 46% di sviluppare malattie cardiache e un rischio inferiore del 45% di sviluppare il cancro

6x

le vendite di biciclette sono aumentate di sei volte in un decennio

La fascia di età **65-69** anni ha il maggior numero di e-bike

Mobilità attiva

La mobilità attiva al posto dei veicoli leggeri può avere due effetti positivi: migliorare la salute fisica e ridurre le emissioni di gas di scarico. Uno studio britannico durato cinque anni ha concluso che chi compie il tragitto casa-lavoro in bicicletta ha un rischio del 52% inferiore di morire a causa di una cardiopatia e un rischio del 40% inferiore di morire a causa del cancro. Si è anche scoperto che i soggetti dello studio avevano un rischio del 46% inferiore di sviluppare una cardiopatia e un rischio del 45% inferiore di sviluppare il cancro.

In termini economici, uno stile di vita sedentario non è solo dannoso per la salute, ma comporta anche una perdita economica complessiva di oltre 80 miliardi di euro all'anno per l'Unione europea. Il Piano europeo di lotta contro il cancro mira a ridurre le morti per cancro dovute all'inquinamento ambientale oltre ad altri fattori di rischio. Il Piano interagisce strettamente con il Green Deal e il suo Zero Pollution Action Plan per intensificare le azioni negli Stati membri contro le sostanze inquinanti al fine di ottenere un'aria più pulita attraverso un migliore monitoraggio, la modellazione e piani mirati sulla qualità dell'aria.

La mobilità ridotta può anche avere un impatto significativo per gli anziani, una sfida che è stata identificata dalla Settimana europea dell'invecchiamento attivo e in buona salute. Inoltre, questa iniziativa europea sta affrontando il problema con il progetto "Connected Vitality" finanziato dall'UE. Nel quadro della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** si esamina più da vicino l'uso della bicicletta. Oltre ai cambiamenti strutturali, il progresso tecnologico può anche favorire la mobilità attiva. Molte persone anziane trovano l'uso della bicicletta fisicamente più impegnativo, quindi questa fascia d'età può beneficiare di un aumento delle biciclette elettriche disponibili a prezzi più accessibili. Si può osservare un aumento generale della

domanda, dato che le vendite sono sestuplicate in un decennio e si prevede che raddoppieranno di nuovo dal 2020 al 2025. Secondo recenti studi effettuati in Germania, la fascia d'età 65-69 anni ha il più alto numero di e-bike: ben il 16%. La metà di tutti gli spostamenti in bici elettrica in Germania sono compiuti da persone over 60, il 29% di tutti gli spostamenti in bici elettrica sono compiuti da persone di età pari o superiore a 70 anni. Le distanze giornaliere coperte con le bici elettriche dalle fasce d'età menzionate sono di quattro-otto chilometri superiori rispetto a quelle coperte con le biciclette "normali", pari a un aumento del 70%.

Micro-mobilità

Oltre alle bici elettriche, un'altra tendenza recente è quella delle biciclette e dei monopattini elettrici a flusso libero nei centri urbani di tutta Europa, conosciuti come soluzioni di micro-mobilità. Questi possono essere considerati una soluzione rapida e pulita per ridurre le emissioni nei centri urbani, fornendo un'alternativa veloce per andare da A a B negli ambienti urbani. Dalle valutazioni Interreg effettuate a Bucarest emerge che il fornitore locale di monopattini elettrici "Flow" sostiene che ogni veicolo riduce le emissioni fino a 3.500 kg di carbonio durante il suo ciclo di vita. Il raggiungimento di questi numeri dipende dalla durabilità e dalla durata dell'uso. Secondo uno studio, i monopattini elettrici hanno un tempo di utilizzo attivo di soli 28 giorni dopodiché vengono rottamati. Tuttavia, bisogna sottolineare che le bici elettriche o i monopattini elettrici non emettono gas di scarico e potenziano l'offerta di mobilità negli ambienti urbani. A condizione che i veicoli siano sottoposti a manutenzione e vengano riparati e smaltiti in modo ecologico, queste soluzioni possono offrire una valida alternativa.

25. https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241

26. [https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)

27. https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf

28. <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>

29. https://www.researchgate.net/publication/324467512_Older_E-bike_Users_Demographic_Health_Mobility_Characteristics_and_Cycling_Levels

30. <https://www.interregurope.eu/e-mopoli/news/news-article/10851/news-micromobility-bucharest-sustainable-transport/>

31. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich>

32. <https://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet/emissionen/co2-bilanz-von-e-scooter-sharing-ermittelt/17843334>

Ridurre le emissioni nei centri urbani

La riduzione delle emissioni nei centri urbani europei è vantaggiosa per una vita sana. Un grande esempio, che è stato anche riconosciuto come **AZIONE PER LA MOBILITÀ**, esemplare della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ**, è l'iniziativa Park & Ride di Q-Park. Questo fornitore privato di parcheggi belga offre oltre il 50% di sconto sul parcheggio alla stazione ferroviaria di Antwerp Berchem ogni fine settimana. Il parcheggio è comodamente ubicato sulla circonvallazione, per ridurre l'uso dei veicoli leggeri nel centro della città.

Limitare l'accesso delle auto nei centri urbani

I regolamenti temporanei o permanenti per accesso dei veicoli alle aree urbane (UVAR) sono un'altra misura per limitare il traffico automobilistico nei centri urbani. Questi prevedono misure che vanno da restrizioni temporanee a una limitazione ai veicoli a basse emissioni in certe zone o anche un divieto di accesso a tutti i veicoli privati in aree specifiche. Mentre la definizione di un UVAR può essere un processo lungo, sono disponibili soluzioni più veloci e di minore entità. Bordeaux e Parigi hanno impostato una strategia per un giorno car-free la prima domenica di ogni mese per tutto il 2021, implementando zone senza auto in aree specifiche. Da gennaio a marzo, il concept viene testato nella parte occidentale del centro di Bordeaux. Da aprile in poi, la zona si estende verso il nord e il sud. Le regole si applicano dalle 10:00 alle 18:00 o alle 19:00. Questo evento regolare assicura la prevedibilità ed evita di influenzare significativamente il flusso del traffico su larga scala.

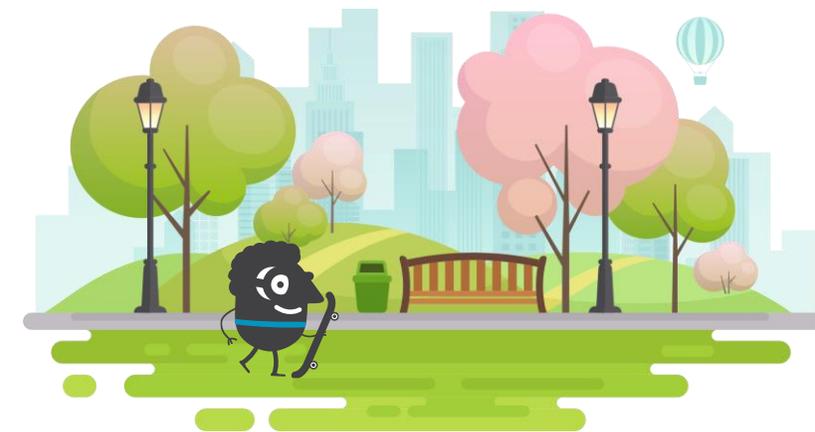


Krakow, Poland

La città polacca di Cracovia ha cambiato le sue regole di parcheggio per diverse piazze della città. Questi cambiamenti sono stati accolti dalle proteste dei proprietari di negozi e dei gestori di parcheggi. La posizione ostile è cambiata nel corso di diversi mesi, poiché i proprietari di negozi e parcheggi non hanno subito perdite economiche significative e la gente tendeva a passare più tempo nell'area valorizzata. Oltre il 75% delle persone intervistate non vuole tornare allo scenario precedente, dichiarando di essere "particolarmente contente dell'assenza di automobili in queste zone, mentre godono anche del paesaggio strutturale, degli edifici storici e dell'atmosfera generale". Questi esempi delle città summenzionate non sono che una piccola parte degli sforzi collettivi compiuti dalle città europee a favore della decarbonizzazione.

Combinazione di misure all'interno di un piano di mobilità urbana sostenibile (PUMS)

L'elaborazione di un PUMS, che è un piano di mobilità integrato a lungo termine e onnicomprensivo per l'intera area funzionale urbana, fornisce chiari obiettivi a lungo termine esaminando le sfide della mobilità in modo olistico, mentre affronta il mix complessivo dei trasporti per ridurre le esternalità che sono dannose per le persone e l'ambiente. La città di Budapest ha sottolineato l'importanza di un PUMS come la chiave per un approccio più armonizzato da parte di diverse parti interessate, dai dipartimenti municipali ai rappresentanti dello Stato alle aziende di trasporto. Questo coordinamento garantisce il sostegno collettivo necessario per la realizzazione di un PUMS. Ulteriori informazioni sui PUMS sono pubblicate sulla piattaforma ELTIS e all'interno delle linee guida per lo sviluppo e l'attuazione dei SUMP.



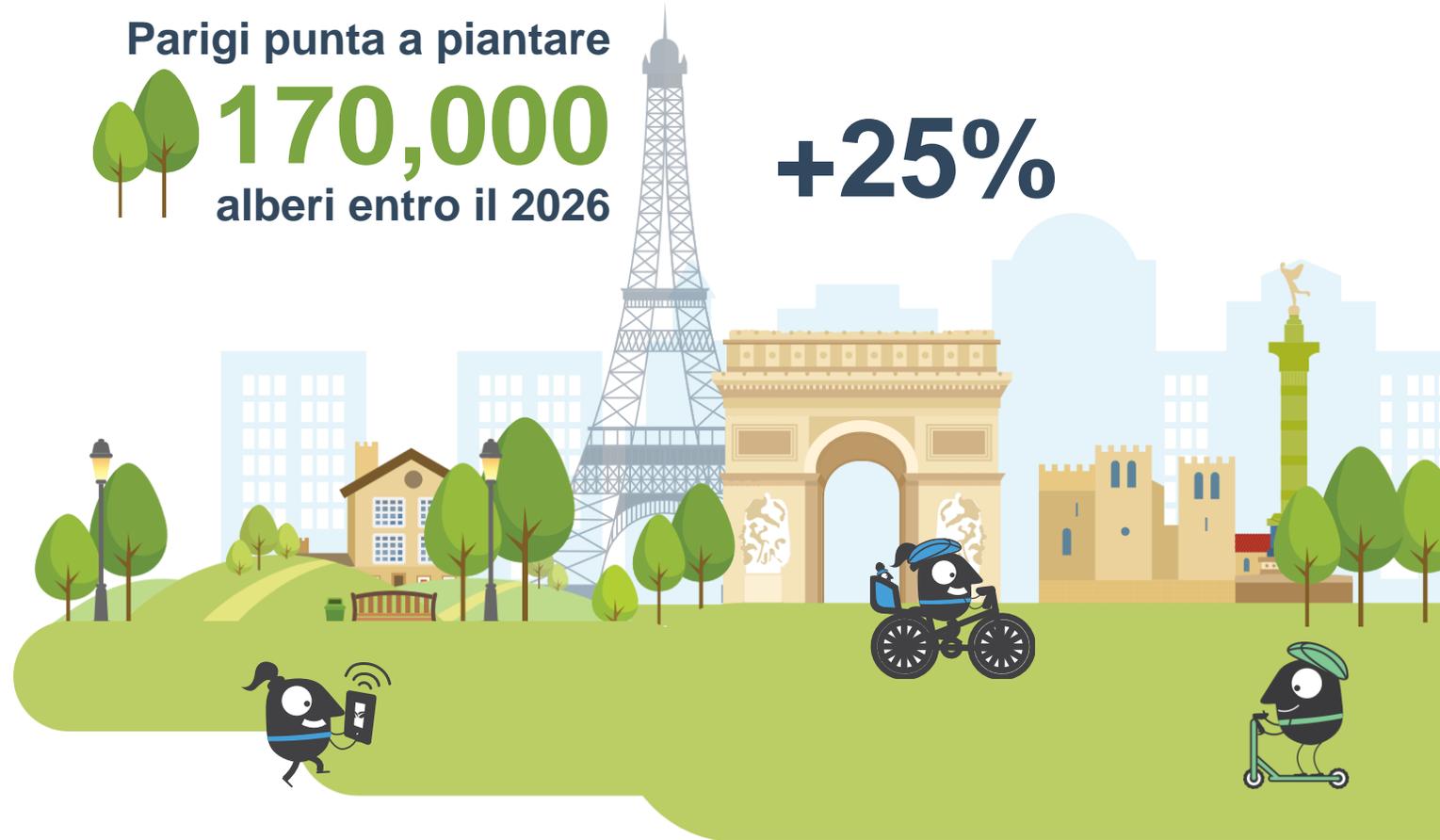
33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>
34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>
35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf>
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P16)

Liberare spazio per la mobilità attiva

L'attività fisica può essere incoraggiata mettendo a disposizione aree verdi urbane che offrono spazio per fare jogging, yoga o per godersi la natura e il sole e che aiutano a ridurre la temperatura superficiale delle strade asfaltate o degli edifici, poiché gli alberi e i cespugli più grandi forniscono ombra. Gli esempi di Göteborg, in Svezia, mostrano che la temperatura in un parco cittadino era di 4 °C inferiore a quella dell'area urbana edificata. Inoltre, gli alberi e il resto del verde riducono i livelli di CO2, forniscono un habitat naturale per gli animali e aumentano persino il valore della proprietà circostante. Un altro esempio viene da Parigi. La capitale francese mira a sfruttare le opportunità di rinverdimento urbano piantando 170.000 alberi, creando un asse verde principale e dedicando 30 ettari a parchi e giardini. Poiché Parigi ha già 500.000 alberi, il piano, che dovrebbe essere attuato entro il 2026, aumenterebbe il numero di alberi del 25% circa

Incoraggiare la mobilità attiva

L'incentivazione della mobilità attiva può avere un impatto significativo. In molti Paesi, i programmi di incentivazione esistono da molto tempo, come il "cycle to work" nel Regno Unito, che offre esenzioni fiscali per il prestito o l'acquisto di biciclette e attrezzature adeguate. Esempi simili si possono trovare in Belgio, un Paese incline all'uso dell'auto e con un profondo amore per il ciclismo professionale. Il Fietzersbond (gruppo di difesa dei ciclisti di lingua olandese per le Fiandre e Bruxelles) ha istituito una sfida per i datori di lavoro volta a incoraggiare la mobilità attiva tracciando i chilometri attraverso un'app e incoraggiando a pedalare insieme, con eventi e premi che mirano a motivare i dipendenti .



4

Misure di sicurezza

Questa sezione delle Linee guida tematiche esamina più da vicino le misure di sicurezza, distinte in due sezioni: sicurezza dei trasporti, come le misure di sicurezza per le persone con mobilità ridotta, e sicurezza stradale. Quest'ultima comprende misure per contrastare gli incidenti stradali e i decessi.

FATTI E CIFRE

Migliorare la sicurezza per le persone con disabilità

Circa il 15% delle persone nell'UE ha delle disabilità, un numero che probabilmente aumenterà con l'invecchiamento della popolazione. Pertanto, la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha identificato varie difficoltà affrontate dalle persone con mobilità ridotta o dalle persone non vedenti o ipovedenti quando usano i trasporti pubblici. Tali difficoltà riguardano prima di tutto le grandi barriere d'accesso agli interscambi e ai nodi intermodali, e la mancanza di informazioni sull'accessibilità dei trasporti locali. Dove queste informazioni sono disponibili, spesso mancano del mezzo corretto, come il braille o il formato audio.



~15%
della popolazione
UE ha disabilità

**SAFETY
FIRST**

39. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf.pdf

40. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU\(2018\)617465_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU(2018)617465_EN.pdf)

Aumentare la sicurezza stradale

Gli Stati membri europei si stanno muovendo verso l'obiettivo di zero incidenti stradali o "Vision Zero", come delineato dalla Commissione europea. Il numero di vittime della strada è diminuito grazie alle cinture di sicurezza e ad altre normative di sicurezza dell'UE, ai progressi tecnologici nell'industria automobilistica e a norme nazionali più severe sui limiti di velocità. Nel 2001, quasi 55.000 persone sono morte in incidenti stradali; nel 2018, il numero è diminuito di oltre il 50%.

Sicurezza dei ciclisti e dei pedoni

Il 38% di tutti gli incidenti mortali avviene sulle strade urbane. Pertanto, il tema annuale della SETTIMANA EUROPEADELLAMOBILITÀ 2021 mira a sensibilizzare sulla tragica cifra di circa 9500 vittime nel 2018. Più del 50% di questi incidenti mortali ha interessato ciclisti o pedoni. C'è un chiaro nesso di causalità tra la velocità di un'auto e la gravità delle lesioni di un ciclista o pedone. Per esempio, è stato dimostrato che i pedoni hanno il 90% di possibilità di sopravvivenza se colpiti da un'auto che viaggia a 30 km/h o meno, ma meno del 50% di possibilità di sopravvivere a un impatto a 45 km/h e quasi nessuna possibilità di sopravvivere a un impatto di 80 km/h o più.

I ciclisti e i pedoni rimangono i gruppi più vulnerabili al traffico urbano. Come evidenziato nel documento di lavoro della Commissione europea "Quadro dell'UE 2021-2030 per la sicurezza stradale - Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime" ("Vision Zero"), le infrastrutture stradali e l'ambiente circostante sono un fattore che contribuisce a più del 30% degli incidenti. Gli esempi di buone pratiche nella sezione seguente evidenziano le soluzioni infrastrutturali applicate in diverse parti d'Europa.

Regolamento sulla sicurezza dei monopattini elettrici

Le soluzioni di micro-mobilità, come i monopattini elettrici a flusso libero, si sono moltiplicate nei centri delle città europee. Tuttavia, ci sono variazioni sostanziali nei quadri normativi. Mentre alcune città impongono un limite di velocità di 20km/h, altre permettono velocità più elevate. Diversi Paesi dell'UE si sono dotati di norme che obbligano i conducenti di monopattini elettrici a usare i marciapiedi, mentre altri indicano chiaramente che i monopattini elettrici devono usare la strada o la pista ciclabile, se disponibile. Una legislazione così poco chiara e incoerente può causare situazioni pericolose e creare difficoltà ai viaggiatori.

Inoltre, le regole di parcheggio per i monopattini elettrici possono migliorare la sicurezza generale per gli utenti della strada. Città come Malaga hanno istituito zone di parcheggio dedicate per evitare il parcheggio selvaggio di monopattini elettrici a flusso libero sui marciapiedi. Le città di tutta Europa stanno contrastando l'eccessiva velocità stabilendo chiari limiti di velocità e imponendo pesanti multe per chi non li rispetta. Parigi ha introdotto una multa di 135 euro per la guida sul marciapiede e ha fissato un limite di velocità legale di 20 km/h per i monopattini elettrici.

Tali regole sono necessarie, poiché le statistiche sulla sicurezza indicano l'apparente pericolo di tali soluzioni di mobilità. Una ricerca danese suggerisce che gli infortuni provocati da monopattini elettrici sono otto volte superiori alle bici, mentre le statistiche degli Stati Uniti indicano che le lesioni alla testa sono due volte più probabili per chi usa un monopattino elettrico. Le soluzioni per questi numeri piuttosto allarmanti sono di sanzionare la guida in stato di ebbrezza e rendere obbligatoria la frequenza di corsi di guida per gli utenti della micro-mobilità, oltre ad aumentare la qualità delle strade urbane e dei marciapiedi riducendo le buche e garantendo marciapiedi lisci dove necessario.

-50%

Gli incidenti stradali si sono ridotti del 50% dal 2001 al 2018

38%

degli incidenti mortali avviene sulle strade urbane

>30% degli incidenti sono legati alle infrastrutture stradali

41. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31991L0671>
42. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard_2018_en.pdf
43. <https://etsc.eu/70-of-road-deaths-in-european-cities-are-pedestrians-cyclists-and-motorcyclists/>
44. https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf
45. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (P10)
46. <https://www.sicurstrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf>
47. <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>
48. <https://etsc.eu/itf-report-recommends-action-on-safety-of-e-scooters/>
49. https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf

Attenzione ai gruppi vulnerabili

Essendo una delle regioni metropolitane dell'Europa centrale, Budapest ha istituito un piano di mobilità che presta una notevole attenzione ai pedoni, con varie misure evidenziate per il periodo di attuazione dal 2014 al 2030. Una di queste è una revisione annuale dei segnali stradali intorno agli asili, alle scuole e ad altre strutture didattiche. Questo è supportato da ulteriori zone di rallentamento del traffico. Queste zone a velocità ridotta dovrebbero essere implementate senza segnali aggiuntivi, poiché le regole saranno autoesplicative. Questo obiettivo sarà ottenuto modificando il tracciato stradale con l'aumento dei cordoli o delle "isole di sicurezza". Queste iniziative sono state incluse come pacchetti di misure nel piano di mobilità urbana sostenibile di Budapest.

L'Associazione internazionale del trasporto pubblico (UITP) suggerisce diverse linee guida su come sostenere e interagire con le persone a mobilità ridotta o con altre disabilità che hanno bisogno di aiuto. A parte il consiglio di essere pazienti, l'UITP suggerisce di rivolgersi direttamente al passeggero, invece di parlare al suo accompagnatore. Quando si conversa con una persona in difficoltà, il linguaggio del corpo dovrebbe essere adattato al contenuto espresso verbalmente per evitare confusione. Inoltre, la distanza interpersonale dalle persone con disabilità dovrebbe essere sempre rispettato.

Aumentare la consapevolezza cambiando le prospettive



Wiener Linien, Vienna, Austria

Vienna e la sua agenzia di trasporti Wiener Linien sono un ottimo esempio di inclusione delle persone con mobilità ridotta e delle persone non vedenti o ipovedenti. Vi sono state delle discussioni tra i politici e i rispettivi gruppi d'interesse per favorire la comprensione dei loro desideri e bisogni. Sono state istituite attività di cooperazione, come i "walkshop", per riunire persone con mobilità ridotta, persone non vedenti o ipovedenti e responsabili delle decisioni, per camminare insieme nelle vicinanze delle fermate del trasporto pubblico. Questi scambi aiutano ad aumentare la consapevolezza. Sistemi di pavimentazione costituiti da piastrelle o pietre con scanalature o dossi sono installati alle fermate del trasporto pubblico Wiener Linien dal 1999. Questi sistemi diffusi aiutano le persone non vedenti o ipovedenti a trovare il modo più sicuro e veloce per entrare e uscire dalle fermate dei trasporti pubblici. Inoltre, grazie a un lungo sforzo di Wiener Linien, tutte le stazioni sono accessibili al piano terra.

Scambio aperto con persone con disabilità per favorire l'empatia

Altre soluzioni pratiche e facilmente attuabili sono le campagne di sensibilizzazione. Gli esempi di buone pratiche delle città europee includono workshop, passeggiate in città con persone non vedenti o ipovedenti e campagne di informazione. Queste Linee guida tematiche evidenziano tre esempi di **AZIONE PER LA MOBILITÀ** della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ**. Una piccola città sull'isola spagnola di Maiorca ha organizzato il "blind date city" un progetto per permettere alle persone di provare a camminare senza vedere, con l'aiuto di una persona cieca della comunità locale. La passeggiata congiunta attraverso la città richiama l'attenzione su tutti i tipi di problemi di accessibilità e aumenta la consapevolezza riguardo a certe insidie infrastrutturali. Una campagna di sensibilizzazione simile è stata organizzata dalla città francese di Montargis, situata 70 km a est di Orléans, che ha concentrato i suoi sforzi sui funzionari eletti. I funzionari sono stati guidati attraverso vari ostacoli per sperimentare la cecità, la sordità o la mobilità ridotta. Un'altra soluzione viene dalla città turca di Izmir, dove persone con e senza disabilità hanno usato insieme biciclette tandem. Durante le pedalate, sono stati identificati ostacoli comuni.



50. http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016_eng_v3.pdf

51. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf

52. <https://www.blindenverband-wnb.at/wissenswertes/verkehr/taktiler-leitsystem-wien/>

53. <https://www.behindertenrat.at/2019/05/walkshop/>

54. https://www.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei_354241.pdf

55. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=qe0x0dQC

56. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=YwlvnTC0

57. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=FDtAT8xo

Pedonalizzazione

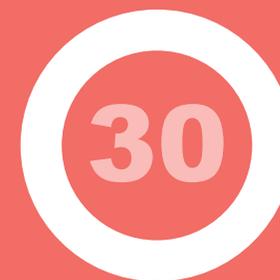
Le giornate o i fine settimana car-free hanno una lunga storia nell'ambito delle celebrazioni annuali della **SETTIMANA EUROPEA DELLAMOBILITÀ**. Le misure temporanee iniziate come attività della **SETTIMANA EUROPEA DELLAMOBILITÀ** sono diventate, in molti casi, soluzioni permanenti. Bologna, vincitrice del Premio della **SETTIMANA EUROPEA DELLAMOBILITÀ** nel 2011, ha implementato zone car-free nel centro storico della città come misura temporanea. Un decennio dopo, i fine settimana car-free sono diventati una componente indispensabile della vita cittadina di Bologna. Queste storie possono ispirare le città di tutta Europa a iniziare trasformazioni simili.

Dato che gli sforzi di pedonalizzazione possono richiedere un tempo significativo per essere implementati, l'esempio di un approccio graduale adottato dalla capitale slovena, Lubiana, ha molto successo, poiché ha portato a un'area pedonalizzata totale di più di 100.000m² (superficie equivalente a più di 140 campi da calcio). La città ha iniziato questo processo di rivitalizzazione dopo aver affrontato l'aumento del traffico nel centro della città. Questi sforzi sono stati accompagnati dalla rivitalizzazione delle rive del fiume nel centro della città e dalla costruzione di ulteriori ponti pedonali che lo attraversano. Grazie a scambi produttivi con gli abitanti di Lubiana, questi processi a lungo termine per ridurre il traffico automobilistico in città godono ancora di un tasso di approvazione dell'88-95%.

Rallentamento del traffico e abbassamento dei limiti di velocità urbani

La pedonalizzazione di intere strade è una possibile misura che blocca l'accessibilità a certe aree per il traffico automobilistico. Tuttavia, anche le misure infrastrutturali di minore entità possono avere un impatto significativo sulla sicurezza dei pedoni. Uno studio tedesco ha evidenziato varie misure di minore entità e i loro effetti, come le isole pedonali, le estensioni dei cordoli pedonali, il restringimento della strada o la piantumazione, per citarne alcuni. Le isole pedonali sono aree separate in mezzo alla strada, che permettono ai pedoni di sospendere l'attraversamento di strade primarie o secondarie trafficate, una misura particolarmente utile per gli anziani, le persone con mobilità ridotta e i bambini. Questa piccola misura infrastrutturale riduce la velocità, allerta l'attenzione dei conducenti e accorcia la distanza per attraversare la strada. Quest'ultimo è anche il motivo principale per attuare il restringimento delle strade, che serve tra l'altro a rallentare il traffico.

Un'altra misura significativa per migliorare la sicurezza stradale per i pedoni e i ciclisti è l'abbassamento del limite di velocità in zone specifiche ad alto rischio, o in un'intera area urbana. Anche se diverse città europee hanno ridotto il limite di velocità in alcune aree, due esempi recenti sono di particolare interesse: Bilbao in Spagna e Bruxelles, la capitale belga. Bilbao ha vinto il premio UE per la sicurezza stradale urbana nel 2020, mentre Bruxelles ha ricevuto il premio SUMP nel 2019.



Bilbao ha istituito un piano di mobilità sicura nel 2007, incorporato nel suo PUMS, che ha limitato gli incidenti stradali a un massimo di tre vittime all'anno dal 2011. Essendo la prima città con oltre 300.000 abitanti ad applicare un limite di velocità di 30 km/h sull'87% delle sue strade, Bilbao ha fatto un passo significativo per migliorare la sicurezza stradale, riducendo anche l'inquinamento acustico e altre esternalità negative del traffico automobilistico. Queste misure hanno ricevuto ampia approvazione, grazie a discussioni globali con gli stakeholder locali e un forte piano di comunicazione per favorire l'accettazione della misura da parte dei residenti. Le aspettative che il limite di velocità di 30 km/h avrebbe aumentato i tempi di percorrenza e ostacolato il flusso del traffico erano infondate. Un'altra trasformazione significativa ha avuto luogo a Bruxelles, che ha anch'essa portato a 30 km/h il limite di velocità su tutte le strade dal 1° gennaio 2021, ad eccezione di alcune strade principali. Le ragioni principali di questo grande passo sono l'inquinamento acustico e la sicurezza stradale. I risultati sono stati già visibili dopo un mese di applicazione, stando ai controlli di velocità in una dozzina di postazioni della capitale europea. I dati indicano che in media la velocità è diminuita del 9% in entrambe le zone a 30 km/h e 50 km/h dopo un solo mese di implementazione. Contrariamente alla credenza popolare, i tempi di percorrenza complessivi sono rimasti stabili durante le ore di punta e non.

58. https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2012/EMW_Best_Practice_Guide_2012.pdf

59. <https://www.eltis.org/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre>

60. <https://www.sutp.org/publications/9584/>

61. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre>

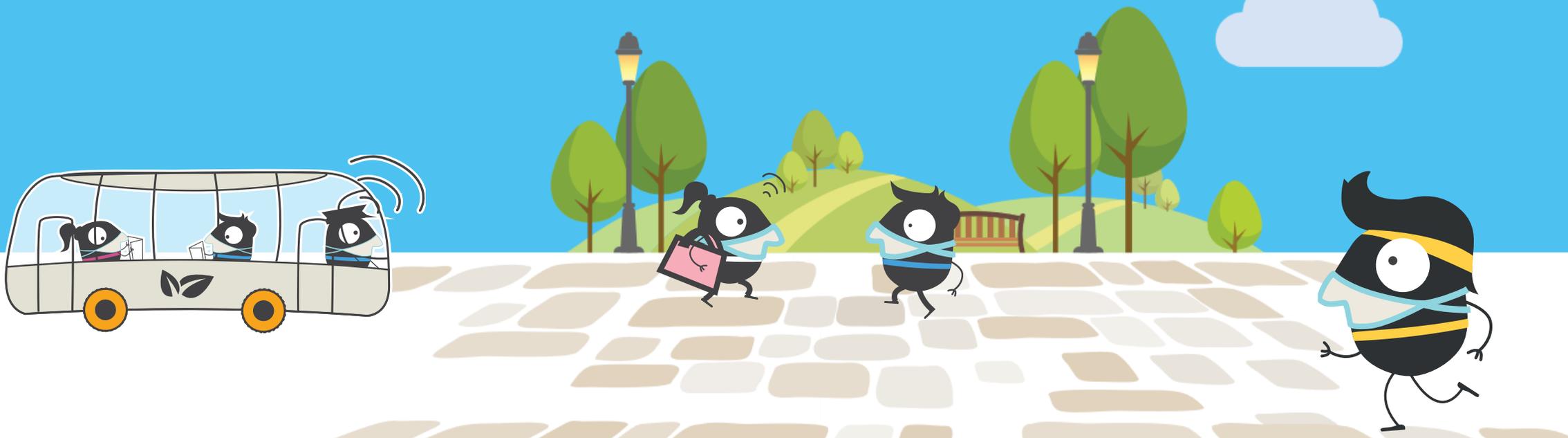
5

Risposta al COVID-19

Questa sezione evidenzia le varie misure di risposta al COVID-19 nella mobilità urbana, condividendo statistiche che hanno drasticamente influenzato la vita pubblica nelle città europee e in tutto il mondo. In particolare, ci concentriamo sugli aspetti positivi dei cambiamenti attuati in risposta alla pandemia.

Gli autori vorrebbero sottolineare che altri progetti, organizzazioni e istituzioni finanziati dall'UE hanno scritto ampiamente su questo argomento. La SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility (Guida tematica SUMP sulla pianificazione per una mobilità urbana più solida e resiliente) e il SUMP Practitioner Briefing on COVID-19 (Briefing pratico SUMP sul COVID-19) forniscono una guida completa ed esempi di buone pratiche. Questo documento offre una breve panoramica di alcune misure selezionate.

Il Green Deal Europeo sostiene la ripresa post-COVID-19 aiutando a ricostruire un'economia europea più sostenibile, creando opportunità di lavoro e riducendo le disuguaglianze sociali. La Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente della Commissione europea mira ad aiutare il sistema di trasporto europeo nella rapida ripresa dal grave impatto della crisi legata al COVID-19 e a diventare più sostenibile, intelligente e resiliente.



Ristabilire la fiducia nel trasporto pubblico

In tutta Europa e in tutto il mondo, il COVID-19 ha causato una grande riduzione dell'uso del trasporto pubblico. Città europee come Lione e Nizza hanno visto un calo dall'85% al 95 % nell'uso del trasporto pubblico all'inizio del 2020. Un calo significativo simile è stato osservato nei Paesi Bassi. Questa grande riduzione dei passeggeri è stata in parte dovuta a preoccupazioni mal riposte riguardo al rischio di contagio sui treni o sugli autobus. Tuttavia, i dati delle agenzie governative tedesche e francesi per il controllo delle malattie indicano che solo lo 0,2%-1,2% delle infezioni da COVID-19 può essere ricondotto a tutti i mezzi di trasporto (terra, aria e mare). Questi risultati sono supportati da uno studio condotto in Cina attraverso la valutazione dei cluster legati ai treni ad alta velocità. Lo studio sottolinea che il trasporto pubblico è molto sicuro, a condizione che sia disponibile uno spazio adeguato al fine di distanziare i passeggeri e che l'esposizione resti relativamente breve. Studi compiuti in Francia, Austria e Giappone confermano che brevi corse in metropolitana rappresentano un rischio minimo; viene altresì fatto un confronto con corse in treno di più ore.

Spostamento verso la mobilità attiva

Accanto alla significativa riduzione dell'uso del trasporto pubblico e del traffico pendolare, c'è stato un chiaro spostamento verso la mobilità attiva, come l'uso della bicicletta e gli spostamenti a piedi. Le amministrazioni cittadine di tutta Europa hanno favorito il cambiamento di comportamento creando piste ciclabili permanenti o temporanee. Uno studio tedesco ha analizzato gli annunci a livello europeo riguardanti le piste ciclabili pop-up durante la pandemia. I ricercatori hanno notato che 2000 chilometri di questi cambiamenti infrastrutturali sono stati annunciati a partire da luglio 2020. Le piste ciclabili pop-up sono state allestite in molte grandi città europee, tra cui Berlino (23 km), Bruxelles (40 km), Budapest (20 km), Parigi (32 km) e Roma (150 km).

Miglioramenti nella qualità dell'aria

Oltre allo spostamento a favore della mobilità attiva, le città europee hanno osservato una riduzione dei livelli di inquinamento da biossido di azoto (NO₂) e da polveri sottili (PM_{2,5}) durante il lockdown di marzo 2020. Rispetto all'anno precedente, le emissioni di NO₂ sono diminuite massicciamente nelle città europee, come Parigi (54%), Milano (21%), Barcellona (55%) e Lisbona (51%), secondo l'Agenzia europea dell'ambiente (EEA). Per quanto riguarda il NO₂, le analisi del laboratorio meteorologico

Delle infezioni da COVID-19 solo una percentuale tra lo 0,2% e l'1,2% è riconducibile a tutti i mezzi di trasporto



dell'Università Sorbona di Parigi, in Francia, indicano che le emissioni sono diminuite di più del 30% nelle aree urbane di Austria, Belgio, Bulgaria, Francia, Italia, Spagna, Svizzera e Portogallo (dove le riduzioni hanno superato il 50%). Le emissioni sono diminuite nelle aree urbane di tutti i Paesi europei valutati. Lo stesso vale per il PM_{2,5}, dato che tutte le aree urbane hanno visto una riduzione tranne la Polonia. Le riduzioni più evidenti sono state in Francia (18%), Italia (20,5%), Portogallo (23,5%) e Slovenia (18,4%).

La riduzione del traffico veicolare ha portato anche a una riduzione degli incidenti stradali mortali. Su 25 Stati membri dell'UE, 19 hanno visto un calo dei morti sulle strade nell'aprile 2020 rispetto al mese di aprile dei tre anni precedenti. 910 persone hanno perso la vita rispetto alla media precedente di 1415 vittime, una riduzione di circa il 35%.

63. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886>

64. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>

65. <https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-and-public-transport-results-early-studies-infection-risks>

66. <https://arxiv.org/pdf/2008.05883.pdf>

67. <https://www.brusselstimes.com/brussels-2/133559/how-covid-changed-brussels/>

68. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars>

69. https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29_0.jpg

70. <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-goes-down-as>

71. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

72. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

73. <https://etsc.eu/pin-briefing-the-impact-of-covid-19-lockdowns-on-road-deaths-in-april-2020/>

Gli autori raccomandano le informazioni raccolte dai partner della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ**, come le risorse su "COVID-19 e la mobilità", "reinventare le città dopo il COVID-19", così come la Guida tematica SUMP sulla resilienza di COVID-19.

Misure di sicurezza nel trasporto pubblico

Diverse città europee hanno optato per autobus dedicati ai gruppi vulnerabili o ai lavoratori essenziali nel pieno della pandemia di COVID-19, come la città rumena di Iasi. Misure simili sono state adottate da altre città, come Dublino, che ha scelto di mantenere la frequenza degli autobus sui percorsi esistenti, nonostante la diminuzione dell'uso del trasporto pubblico. Inoltre, i percorsi degli autobus sono stati adattati per evitare il sovraffollamento alle fermate anguste e per accogliere le piste ciclabili sulle strade della capitale irlandese. Anche la condivisione delle informazioni è di grande utilità nell'azione contro la pandemia, per esempio le informazioni aggiuntive sull'occupazione condivise tramite applicazioni per smartphone dalla Deutsche Bahn (ferrovie tedesche) e dagli autobus in Catalogna, Spagna.

Mobilità attiva durante il COVID-19

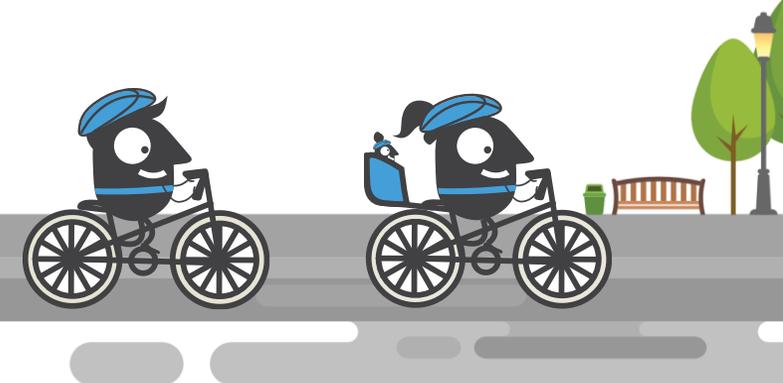
Poiché molte persone hanno scelto opzioni di mobilità attiva come camminare e andare in bicicletta, varie misure sono state adottate dai Comuni urbani per incoraggiare la mobilità attiva e ridurre il carico sulle infrastrutture di trasporto pubblico. Molte città hanno esteso le loro infrastrutture temporanee di mobilità alternativa per creare soluzioni permanenti. Al momento della pubblicazione di questo documento, non è ancora chiaro se tutte le misure temporanee rimarranno in essere, quindi ci concentriamo su una selezione di misure permanenti.

In Italia, Milano si è ispirata a diverse città del mondo per ripensare la distribuzione dello spazio stradale nel centro urbano. Il documento programmatico "Strade Aperte" mira a estendere le piste ciclabili e lo spazio pedonale per aprire le strade della città alla mobilità attiva e spostare l'attenzione dall'autovettura. Il programma "Strade Aperte" adotta soluzioni di spicco di altre città come Berlino e Barcellona per garantire la piantumazione di alberi, il rinnovamento dei viali e la ristrutturazione degli incroci con un volume di traffico significativo. Mentre altre città hanno definito un obiettivo tangibile di un numero specifico di chilometri di piste ciclabili, il programma di Milano mira a creare un cambiamento mentale verso un focus sulla mobilità attiva.

Bordeaux, omonima regione vinicola con 250.000 abitanti, ha allestito 78 chilometri di piste ciclabili pop-up, stand temporanei di biciclette nel centro della città e una flotta dedicata di 1000 biciclette a noleggio per gli studenti, oltre a 200 bici elettriche aggiuntive per potenziare la flotta di noleggio esistente.

Accelerazione dei piani di mobilità urbana sostenibile (PUMS)

Bologna, città studentesca e capitale della regione italiana Emilia-Romagna, estenderà la sua attuale rete di 145 chilometri di piste ciclabili a circa 500 chilometri nei prossimi anni. I suoi piani di ciclabilità, sviluppati nell'ambito del Piano di mobilità urbana sostenibile (PUMS), sono stati accelerati durante la pandemia di COVID-19. Il 60% del PUMS di Bologna, il Bicip Metropolitana, che collegherà il centro della città, le aree commerciali e residenziali della regione metropolitana, avrebbe dovuto essere completato entro la fine del 2020 secondo il sindaco di Bologna. Il PUMS ha giocato un ruolo chiave, poiché ha permesso all'area metropolitana e alla città di Bologna di attuare rapidamente i piani esistenti. Un piano di mobilità urbana sostenibile ha obiettivi strategici a lungo termine, ma include anche obiettivi a breve termine. Questa flessibilità ha permesso ad altre città con un PUMS, come Anversa e Gand (Belgio), Katowice (Polonia), Lisbona (Portogallo) e Szeged (Ungheria), di accelerare le misure concordate durante la pandemia di COVID-19 al variare delle circostanze e delle priorità.



74. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/PLP_COVID-PublicTransport.pdf
75. https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid_Mobility_Plan_22.5.20_FA_WEB.pdf
76. <https://www.bahn.com/en/view/booking-information/booking/how-full-is-my-train.shtml>
77. <https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791>
78. https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte_IT_200430_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416
79. <https://handshakecycling.eu/news/bordeaux-unveils-emergency-cycling-plan-combat-covid-19>
80. https://pumsbologna.it/news/Ecco_la_Bicipolitana_il_piano_per_accelerarne_la_realizzazione_alla_luce_dell_emergenza_sanitaria
81. <https://issuu.com/cittametropolitanabologna/docs/en-doc-sintesi-pumsbo>



20 ANNI

SETTIMANA
EUROPEA
DELLA MOBILITÀ

