

SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

16-22 SETTEMBRE 2020

LINEE GUIDA TEMATICHE



#MobilityWeek



Autori

POLIS - Città e regioni europee fanno rete per sviluppare soluzioni innovative per il trasporto locale

Balázs Németh

BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz

NSchmalholz@polisnetwork.eu

EUROCITIES

Juan Caballero


juan.caballero@eurocities.eu

Maggio 2020

INDICE

Dichiarazione sulla pandemia di COVID-19	5
Introduzione al tema di quest'anno: "Emissioni zero, mobilità per tutti"	6
Le città sono fondamentali affinché il Green Deal europeo abbia successo	8
Città con ambiziosi obiettivi di emissioni zero	9
AMSTERDAM	9
BARCELLONA	11
COPENAGHEN	12
Perseguire la riduzione delle emissioni attraverso investimenti nelle infrastrutture	14
PRAGA	14
GRAZ	16
RIGA	18
Attuazione di misure a emissioni zero	20
RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO E ATMOSFERICO GRAZIE A UN USO LIMITATO DELLE VETTURE PRIVATE	20
GRONINGEN – UNA NUOVA FLOTTA DI AUTOBUS ELETTRICI	22
PROGETTO FREVUE – SOLUZIONI PER IL TRASPORTO DELLE MERCI NELLE AREE URBANE A EMISSIONI ZERO	24
L'inclusione nei trasporti pubblici è un fattore chiave per la partecipazione civile	25
INFOPOINT PER PERSONE CON BISOGNI SPECIALI A VIENNA	25
RIMODULARE L'INFRASTRUTTURA DEI TRASPORTI PUBBLICI DI CRACOVIA	26
RIDE-HAILING DEI MEZZI PUBBLICI NEL SUDOVEST DEI PAESI BASSI	28
GARANTIRE LA SICUREZZA DELLE DONNE SUI MEZZI PUBBLICI DI AMBURGO	30
VARSAVIA – ACCESSIBILITÀ	31
RIDURRE IL PESO ECONOMICO DELLA ZONA A BASSE EMISSIONI SUI GRUPPI A BASSO REDDITO DI GAND	32





Dichiarazione sulla pandemia di COVID-19

Le presenti Linee guida tematiche sono state prodotte prima che la pandemia di COVID-19 arrivasse nelle nostre vite. I testi inclusi in questo documento non riflettono necessariamente la situazione più aggiornata. In queste settimane, i nostri spostamenti all'interno delle città sono cambiati in modo eccezionale. Molte città stanno ampliando lo spazio destinato alla mobilità attiva. Alcune hanno capito che un nuovo approccio, più sostenibile, in termini di trasporto urbano è possibile.

Una scheda informativa contenente gli insegnamenti tratti durante le settimane di lockdown sarà pubblicata entro la fine dell'anno per completare queste Linee guida tematiche e aiutare gli attivisti locali a prepararsi per le celebrazioni della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** dal 16 al 22 settembre 2020.

Capiamo che è un momento difficile per molte città che hanno partecipato alla nostra campagna nel corso degli anni, ed estendiamo a voi tutti la nostra solidarietà.



Introduzione al tema di quest'anno: “Emissioni zero, mobilità per tutti”

Nel 2020, il tema della SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ è “**Emissioni zero, mobilità per tutti**”. Tale tema rispecchia gli ambiziosi obiettivi per un continente a emissioni zero entro il 2050, come indicato dal Presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen in occasione della presentazione del Green Deal europeo. Il tema inoltre si propone di sottolineare quanto sia importante avere accesso a trasporti a emissioni zero e promuovere un quadro inclusivo che coinvolga tutti.

Mentre i ricercatori hanno individuato una riduzione dell'uso dell'auto privata nelle principali città, e si prevede che il 50% degli spostamenti sarà effettuato con mezzi pubblici, in bici o a piedi¹, studi recenti condotti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) confermano un notevole aumento delle emissioni dei trasporti rispetto ai livelli del 1990². Nello specifico, le emissioni dell'intero settore dei trasporti sono aumentate del 28% tra il 1990 e il 2018, il che sottolinea l'urgenza di promuovere soluzioni di trasporto a emissioni zero nelle aree urbane. Sebbene molte delle principali aree metropolitane europee abbiano adottato misure rigorose, nel 2018 la quota di energia rinnovabile utilizzata per i trasporti è rimasta all'8,1%³.

Il cambiamento climatico e gli effetti sull'ambiente ad esso correlati, ad esempio inondazioni, siccità oppure le ondate di caldo, costituiscono una delle minacce più imminenti al benessere dei cittadini europei. Conformemente a quanto contemplato nell'Accordo di Parigi, che mira a contenere il riscaldamento globale al di sotto del valore soglia di 1,5 gradi Celsius, è indispensabile raggiungere la neutralità climatica entro il 2050⁴. La neutralità climatica può essere raggiunta attraverso la combinazione di metodi, tra cui la riduzione delle emissioni di carbonio favorendo soluzioni a emissioni basse o pari a zero per i trasporti pubblici e privati, ma anche andando in bicicletta o a piedi. Stando alle stime recenti, entro il 2050 circa l'80% della popolazione mondiale vivrà nelle aree urbane, quindi le città forniscono il contesto ideale per trasporre in pratica questi piani ambiziosi⁵.

1. <https://bit.ly/2zsPHQz>

2. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/>

3. <https://www.eea.europa.eu/highlights/walking-cycling-and-public-transport>

4. https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en

5. <https://bit.ly/3eNR5gM>

Nonostante la diversità delle condizioni socio-economiche, geografiche e climatiche delle aree urbane europee, è possibile adottare delle misure atte a promuovere un ambiente urbano inclusivo e neutrale sul piano delle emissioni di carbonio. Pertanto, la **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ 2020** incoraggia i cittadini e le autorità locali ad adottare misure idonee a conseguire l'obiettivo a lungo termine di un continente a zero emissioni.

Benché l'obiettivo della strategia a lungo termine sia collocato in un futuro remoto, le misure dirette per far fronte a inquinamento, emissioni di carbonio o congestione stradale possono avere effetti immediati. La congestione all'interno e nei dintorni delle aree urbane attualmente costa circa 100 miliardi di euro l'anno, vale a dire l'1% del PIL dell'Unione europea⁶. Inoltre, più di 400.000 morti premature sono direttamente correlate all'inquinamento atmosferico⁷. Quindi, l'avvio di misure a lungo termine, quali ad esempio la promozione dell'uso della bicicletta e della mobilità pedonale, ma anche trasporti pubblici a basse emissioni e neutrali dal punto di vista climatico, avranno effetti immediati molto positivi.

Questo documento esamina da vicino le principali città che si sono date obiettivi ambiziosi in termini di emissioni zero e mobilità inclusiva; offre alle amministrazioni locali degli spunti per promuovere gli ambiziosi obiettivi della Commissione Europea tra i residenti attraverso la propria partecipazione alla **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ** di quest'anno.



6. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

7. <https://bit.ly/34Z6SF5>

Le città sono fondamentali affinché il Green Deal europeo abbia successo

La condivisione delle migliori prassi, così come proposto dal Patto dei Sindaci dell'UE, assisterà i decisori politici locali nel conseguimento degli obiettivi a livello europeo di un'economia neutrale dal punto di vista climatico⁸. Anche se numerosi Comuni in tutta Europa hanno avviato iniziative ambiziose, queste possono essere difficili da quantificare, poiché i piani per la mobilità tendono a concentrarsi sul futuro a lungo termine. Inoltre, alcune tecnologie a emissioni basse o pari a zero, ad esempio i bus a idrogeno, ancora non sono in grado di offrire economie di scala. La Commissione Europea accoglie favorevolmente gli obiettivi ambiziosi stabiliti da città europee quali Amsterdam, Barcellona, Copenaghen, Praga e altre, che si prefiggono il target emissioni zero entro il 2050 o anche prima. Nelle due sezioni che seguono, esaminiamo con maggiore dettaglio le principali città che hanno avviato iniziative per raggiungere l'obiettivo emissioni zero entro il 2050 o anche prima, come pure le città che hanno investito nelle infrastrutture.



8. <https://bit.ly/2VVjhWd>

CITTÀ CON AMBIZIOSI OBIETTIVI DI EMISSIONI ZERO

Città come Amsterdam, Barcellona e Copenaghen sono determinate a raggiungere gli obiettivi ambiziosi che si sono date usando diverse misure politiche, alcune delle quali sono illustrate di seguito. Il tema ricorrente è che tutte le città abbiano un approccio ad ampia visione, sia spaziale che temporale, che comprenda diverse misure per ridurre l'inquinamento.

Amsterdam

L'Area metropolitana di Amsterdam, dove vivono circa due milioni e mezzo di abitanti e ubicata in una posizione centrale nell'area urbana di Randstad, ha dichiarato obiettivi ambiziosi per raggiungere il traguardo delle emissioni zero entro il 2030⁹. La più grande città dei Paesi Bassi ha varato numerose iniziative, ad esempio la promozione della mobilità pedonale e dell'uso della bicicletta, l'ampliamento dei servizi di trasporto pubblici e l'investimento nelle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici¹⁰.

Negli ultimi anni, gran parte del centro storico della città è stato pedonalizzato e l'uso dell'auto privata è stato sottoposto a limitazioni. Questa iniziativa aumenta la sicurezza di ciclisti e pedoni, creando nel contempo un'atmosfera vivace in molte strade e piazze e in altre aree del centro¹¹. I visitatori e i pendolari sono reindirizzati ai parcheggi esterni

9. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>

10. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/>

11. <https://bit.ly/2yDsUkv>



96%
diminuzione
prevista delle
emissioni di
NOx entro il
2030¹

**Incremento
del 400% delle
stazioni di
ricarica per i
veicoli elettrici,
alimentate
da energia
rinnovabile²**



1. <https://bit.ly/2Kv5511>

2. <https://bit.ly/3eOSNOL>



Stazione di ricarica per veicoli elettrici ad Amsterdam

al centro città, grazie a una politica integrata in materia di parcheggi che interessa tutta l'area urbana. Altre modalità di trasporto, ad esempio traghetti, che collegano la parte settentrionale della città alla parte meridionale, saranno elettrificati o sostituiti da modelli ibridi entro il 2022¹².

Oltre agli sforzi compiuti per accrescere la sicurezza di pedoni e ciclisti e alla sua ferma posizione in merito alla riduzione delle emissioni, Amsterdam sta aumentando i propri investimenti nelle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici. L'Area metropolitana di Amsterdam si è impegnata a installare, nei prossimi anni, 20.000 stazioni di ricarica per veicoli elettrici nella Città di Amsterdam e nelle province limitrofe di Noord Holland, Flevoland e Utrecht. L'ingente investimento moltiplicherà di oltre quattro volte le attuali 4.600 stazioni di ricarica pubbliche e semi-pubbliche¹³. Tutti i 20.000 punti di ricarica aggiuntivi saranno alimentati con energia rinnovabile¹⁴.

12. <https://bit.ly/2Vwvvdg>

13. <https://bit.ly/3eMoJUa> e <https://bit.ly/2xSPXYs>

14. <https://bit.ly/3bABCi8>

Barcellona

All'inizio del 2020¹⁵ l'Area metropolitana di Barcellona ha adottato le prime misure a favore di una regione urbana a emissioni zero con la costituzione di una delle più severe aree a basse emissioni che vieta l'ingresso alle auto più inquinanti (Euro II o inferiori) nei giorni feriali dalle 7 alle 20. Questa misura, che interessa la maggior parte dell'area metropolitana della capitale catalana, ha avuto un effetto immediato. Ad appena un mese dalla sua introduzione, i livelli di NOx sono diminuiti del 19% rispetto ai valori di riferimento del 2017. Oltre alle multe della zona a basse emissioni, l'amministrazione cittadina offre anche degli incentivi. I veicoli vecchi, a cui altrimenti sarebbe vietato l'ingresso nell'area a basse emissioni, possono essere rottamati per ricevere in cambio un abbonamento ai trasporti pubblici valido per tre anni.

Oltre alla prevista riduzione delle vetture private nel centro di Barcellona, gli investimenti da parte della città mirano a potenziare l'accesso ai trasporti pubblici. Transports Metropolitans de Barcelona ha investito 800 milioni di euro in quattro anni per aumentare la frequenza delle linee 1-5 a meno di quattro minuti nelle ore di punta¹⁶. Inoltre, sono stati acquistati 23 autobus a emissioni zero che portano a 266 il numero complessivo di veicoli a propulsione elettrica, a gas naturale o ibrida. Transports Metropolitans de Barcelona intende arrivare ad avere entro il 2030 una flotta circolante composta esclusivamente da veicoli elettrici, ibridi o a gas naturale compresso.

15. <https://bit.ly/2VWYZvt>

16. <https://bit.ly/3aA2ltQ>



**I livelli di NOx
sono diminuiti
del 19% rispetto
al 2017**



**Trasporti
pubblici gratuiti
per tre anni per
chi cessa di
utilizzare l'auto
privata**

**800 milioni di
euro investiti
negli ultimi
quattro anni**





20.000
tonnellate di
CO₂ in meno
ogni anno

Aspettativa di
vita allungata di
un anno

1,1 milioni
di giorni di
assenza per
malattia in
meno ogni
anno



Copenaghen

Se il Green Deal europeo è ambizioso, la Città di Copenaghen si è posta degli obiettivi ancor più grandi. Trasporti a emissioni zero entro il 2025¹⁷ è l'obiettivo ben definito della capitale danese che ha introdotto delle misure riguardanti il consumo energetico e la mobilità. In quest'ultimo settore, si tratta di obiettivi misurabili per i veicoli e gli spostamenti individuali. Copenaghen punta a raggiungere la neutralità climatica nel settore dei trasporti pubblici passando dall'uso dell'auto privata agli spostamenti a piedi, in bici o con i mezzi pubblici. Complessivamente, entro il 2025 il 75% di tutti gli spostamenti a Copenaghen sarà effettuato a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici e quindi non avrà alcun impatto sull'ambiente¹⁸. In questo progetto, l'amministrazione comunale dà il buon esempio: i veicoli della Città di Copenaghen, infatti, funzionano a elettricità, idrogeno o biocarburanti.

I Comuni stanno facendo leva sulla passione per le biciclette degli abitanti di Copenaghen, come anche sulla particolare conformazione topografica della capitale. I ciclisti possono contare su un'estesa rete di piste ciclabili, che comprende anche "autostrade per biciclette". Queste autostrade nascono dalla cooperazione esclusiva di 28 Comuni e la regione di Hovedstaden che mira a promuovere un modo più sicuro, più veloce e più facile di utilizzare la bici nel tempo libero o per gli spostamenti dei pendolari¹⁹.

Alla prima autostrada inaugurata nel 2012, nel 2017 ne erano già state aggiunte altre 5 ma è appena l'inizio

17. <https://bit.ly/3cBboMy>

18. <https://bit.ly/3eQ2j4f>

19. <https://bit.ly/2VxwxkT>



I treni regionali di Copenaghen consentono di trasportare gratuitamente la propria bicicletta

di una rete di 45 percorsi che coprirà complessivamente 746 chilometri. Queste autostrade si aggiungono ai 400 chilometri di piste ciclabili²⁰ di Copenaghen. Secondo le stime del governo danese, le autostrade ciclabili potrebbero potenzialmente incrementare il numero di spostamenti in bicicletta nella regione di Hovedstaden di 6 milioni rispetto ai numeri del 2019.

Qualora il pendolarismo sulle autostrade per biciclette non sia il metodo preferito per arrivare nella Città di Copenaghen, chi si sposta può portare gratuitamente²¹ la propria bicicletta a bordo dei treni per pendolari (treni S). A un anno dall'introduzione di questa misura in tutti i 170 chilometri della rete, il numero di bici trasportate è passato da 188.000 a 630.000: un incremento del 300%²². Uno dei motivi dell'incremento del numero di bici trasportate è la conversione delle carrozze destinate alle biciclette con seggiolini pieghevoli.

Tutte le misure summenzionate hanno portato a vantaggi significativi per la salute dei residenti della regione di Hovedstaden. Stando alle stime dell'amministrazione locale, questo significa circa 1,1 milioni di giorni di assenza per malattia in meno, come pure una riduzione di 20.000 tonnellate di CO₂ ogni anno²³. Se la capitale danese riuscirà a portare i livelli di inquinamento a quelli delle aree agricole del Paese, entro il 2040 l'aspettativa di vita aumenterà di un anno²⁴.

20. <https://supercykelstier.dk/about/>

21. <https://www.dsb.dk/en/travelers/bicycles/>

22. <https://bit.ly/3ay53jE>

23. <https://bit.ly/2S4K Tau> e <https://bit.ly/3aw7PFT>

24. <https://bit.ly/2S3fx3Y>

Il 57% degli spostamenti avviene su mezzi pubblici. La metropolitana è utilizzata da quasi il 50% delle persone che si servono dei trasporti pubblici a Praga e costituisce la spina dorsale della rete dei trasporti pubblici (2017)¹

PERSEGUIRE LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI ATTRAVERSO INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE

Oltre agli esempi fin qui illustrati di importanti misure politiche prese dai Comuni, ci sono delle analogie nell'approccio adottato dalle città di Praga, Graz e Riga per arrivare a una trasformazione dei comportamenti attraverso ingenti investimenti nelle infrastrutture per i trasporti pubblici, l'uso della bicicletta e la mobilità pedonale.

Praga

Anche Praga, una delle più grandi capitali dell'Europa centrale e una delle città europee in più rapida crescita, intende diventare una città a emissioni zero entro il 2050²⁵.

Negli ultimi anni, la capitale ceca ha effettuato ingenti investimenti nei trasporti pubblici. Solo nel 2017, sono stati destinati 245 milioni di euro alle infrastrutture, compresa la ristrutturazione delle stazioni e il prolungamento delle linee tramviarie²⁶. uno sforzo ulteriore è stata la decisione di costruire una quarta linea della metropolitana, che collegherà il centro storico con la parte sudorientale della città. L'investimento di 2,7 miliardi di euro è iniziato nell'estate 2019²⁷. È in costruzione un nuovo grande terminal, Praha Smichov, per collegare treni, autobus, metropolitana e auto private. Il nuovo terminal

25. <https://bit.ly/352475H>

26. <https://ceec.uitp.org/prague-investment>

27. <https://bit.ly/2SjQv0P>

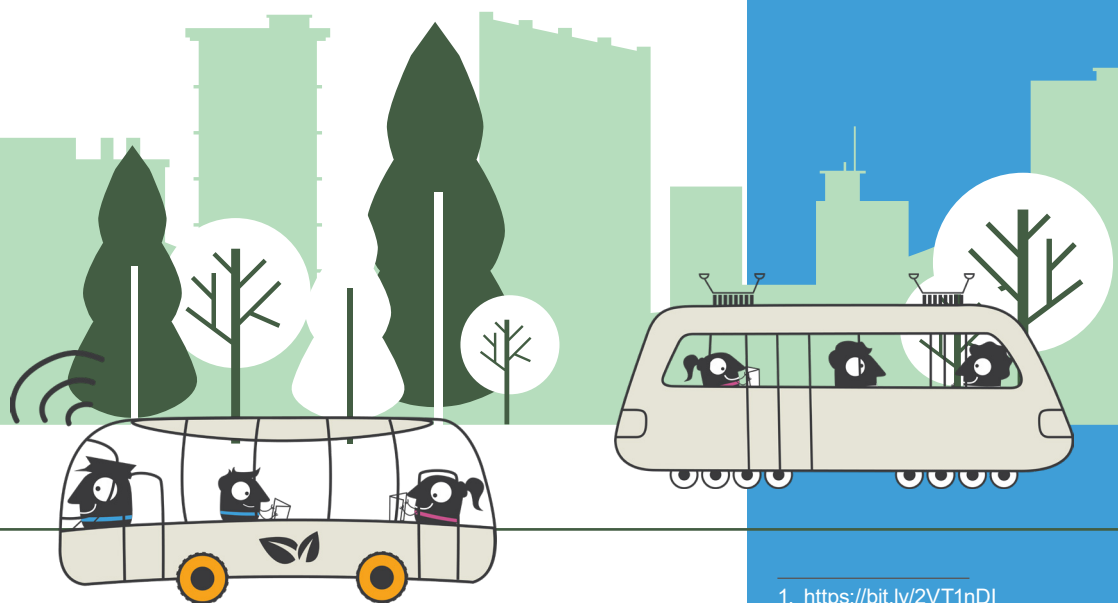
1. <https://bit.ly/2KudrpB>

incentiverà l'uso dei mezzi pubblici velocizzando e facilitando il trasferimento tra le diverse modalità di trasporto.

Un altro imminente e importante progetto infrastrutturale creerà una linea della metropolitana lunga otto chilometri, che collegherà la rete esistente con una nuova linea tranviaria riducendo così le emissioni delle auto e dei bus provenienti dai sobborghi. Sono questi due esempi del modo in cui le città si adoperano per ridurre il numero di auto convenzionali in circolazione.

Le amministrazioni comunali si impegnano a rafforzare la mobilità elettrica e incentivare modalità di trasporto "attive". La mobilità pedonale e l'uso della bicicletta sono incoraggiati mediante lo sviluppo di spazi pubblici verdi di alta qualità.

Il numero di persone che si servono dei mezzi pubblici in città è passato da 1,03 miliardi di viaggi nel 2000 a 1,28 miliardi di viaggi nel 2016 (pari a un aumento del 24%) – 2018¹



1. <https://bit.ly/2VT1nDI>



Gli abbonamenti annuali ai mezzi pubblici sono aumentati del 300% dopo l'erogazione della sovvenzione



Graz

La città di Graz (Austria) vanta una lunga tradizione nel campo dei sondaggi di opinione sui comportamenti che riguardano la mobilità, iniziata negli anni Ottanta. L'ultimo sondaggio mostra un leggero spostamento dai veicoli a motore all'uso della bici e alla mobilità pedonale. Quasi il 20% degli abitanti prende i mezzi pubblici, il 42% usa veicoli privati e il restante 38% va a piedi o in bicicletta²⁸. La percentuale relativamente alta di ciclisti e pedoni è dovuta al fatto che Graz vanta la zona pedonale più estesa d'Europa. Inoltre, la città si è notevolmente impegnata nel promuovere l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici, soprattutto negli ultimi anni. Gli sforzi sono stati sincronizzati in un concept per la mobilità per il 2020, che promuove la mobilità pedonale e l'uso della bicicletta mediante investimenti nelle infrastrutture, ivi comprese piste ciclabili e marciapiedi, specialmente nei sobborghi di Graz²⁹.

Inoltre è stato adottato un piano per gli investimenti per i prossimi anni che finanzia l'ampliamento dei servizi tranviari. Questo piano da 117 milioni di euro ridurrà gli ingorghi, amplierà il numero di linee tramviarie a doppio binario e prolungherà le linee esistenti. Gli amministratori locali sottolineano che il pacchetto di investimenti, finanziato dalla Città di Graz e dalla regione della Stiria, punta a migliorare la puntualità e la frequenza dei tram³⁰. Come Vienna, Graz sta promuovendo l'acquisto di un abbonamento annuo ai trasporti pubblici per le persone che hanno la loro residenza principale

28. <https://bit.ly/3aA2uNG>

29. <https://bit.ly/3buYPIL>

30. <https://steiermark.orf.at/v2/news/stories/2893728/>

nella capitale della Stiria. Nel 2016, la Città di Graz ha deciso di sovvenzionare l'abbonamento annuale dei mezzi pubblici per i residenti. Nel 2020, l'abbonamento annuale costa 456 euro per i non-residenti, mentre gli abitanti della capitale della Stiria pagano solo 228 euro, vale a dire la metà del prezzo dell'abbonamento. La riduzione del prezzo iniziale ha portato a un aumento del 300% degli abbonamenti annuali³¹. Secondo le cifre più recenti, oltre il 10% degli abitanti ha un abbonamento annuale. Nonostante questa cifra non sembri da una prima analisi molto alta, si dovrebbe ricordare che 60.000 abitanti sono studenti ai quali sono riservati diversi pacchetti di abbonamento³².

Questi sforzi sono particolarmente importanti, dato che i cittadini di Graz in un referendum locale nel 2012 si erano opposti all'idea di una zona a basse emissioni. Tuttavia dal 2014 è in vigore a Graz e nella Stiria una zona regionale a basse emissioni che interessa i camion e li obbliga a rispettare la norma Euro III. La Stiria si trova nelle Alpi, in una valle dove è difficile evitare la concentrazione di inquinanti.

31. <https://bit.ly/3bAuB0D>


32. <https://bit.ly/3by4ffK>




Il 38% degli abitanti si sposta a piedi o in bicicletta

Riduzione dell'inquinamento senza l'introduzione di una zona a basse emissioni





**Introduzione
di un
Regolamento
sull'accesso
dei veicoli
all'area urbana
per incentivare
l'uso della
bicicletta e
la mobilità
pedonale**



Riga

Negli ultimi anni la capitale lettone, in cui vive circa un terzo dell'intera popolazione del Paese, ha investito in infrastrutture ciclabili, pedonali e per i trasporti pubblici, soprattutto con il sostegno economico dell'Unione europea. Mentre non vi sono indicazioni che la Lettonia abbia superato gli standard europei della qualità dell'aria, Riga ha affrontato le sfide poste dall'inquinamento connesso al centro storico altamente edificato. Nel corso degli ultimi anni si è quindi deciso di pedonalizzare la città vecchia al fine di ridurre l'inquinamento e promuovere il turismo³³. Il divieto di circolazione veicolare imposto in diverse strade del centro tra le 12 e le 18 dal lunedì al sabato mira a salvaguardare la sicurezza di pedoni e ciclisti³⁴.

Misure aggiuntive sono adottate mediante investimenti nei trasporti pubblici con il sostegno della Banca europea per gli investimenti, che ha erogato 75 milioni di euro per finanziare l'acquisto di 20 tram con pianale basso e 20 bus alimentati a idrogeno e sostituire così i veicoli più vecchi. Questi investimenti, che rientrano nel Piano Juncker, comprendono anche la costruzione e il potenziamento dell'infrastruttura tramviaria e dei veicoli a idrogeno³⁵.

Riga, essendo la città più grande dei tre Stati baltici, già all'inizio di questo millennio si era resa conto delle potenzialità delle piste ciclabili. Nel 2001 sono stati costruiti 13,5 km di piste ciclabili per collegare la città vecchia con uno

33. <https://bit.ly/2KtCyJ0>

34. <https://bit.ly/350akPy> (p15)

35. <https://bit.ly/2VNdkdS>

dei distretti alla periferia di Riga. Negli ultimi anni, l'infrastruttura ciclabile è stata una delle priorità assolute dell'amministrazione locale. Le piste ciclabili sono state costruite per collegare le periferie al centro città e fornire un percorso alternativo per raggiungere le spiagge del Mar Baltico. Le piste ciclabili, quindi, possono essere utilizzate per gli spostamenti quotidiani verso e dalla città, ma anche per scopi ricreativi e trasferimenti più lunghi verso le località balneari sul Mar Baltico, ad esempio Jurmala³⁶. Secondo il progetto "CIVITAS Handshake", finanziato dall'UE, la consapevolezza dei vantaggi derivanti dall'uso della bicicletta aumenta di anno in anno e i 68 km di rete ciclabile godono di una crescente popolarità.

**Opportunità
di accedere a
prestiti erogati
dalla Banca
europea per gli
investimenti**

**Fiducia a
investire nelle
infrastrutture
ciclabili
nonostante il
rigido clima
invernale**



36. <http://rdsd.lv/velosatiksmes-riga/velosatiksmes-riga>



**Inquinamento
atmosferico
ridotto dell'80%
a Bruxelles
in occasione
della Giornata
senz'auto**



**Ossido di azoto
ridotto del 25%
a Parigi**

**Sensibilizzazione
riguardo alla
congestione
delle aree
urbane**



ATTUAZIONE DI MISURE A EMISSIONI ZERO

Oltre alle summenzionate iniziative delle città intese al raggiungimento dei livelli di emissioni zero, molte aree urbane di diverse dimensioni in Europa hanno adottato misure per ridurre nel complesso i livelli di inquinamento e di gas ad effetto serra e facilitare l'accessibilità ai trasporti pubblici. Questi esempi si concentrano su soluzioni riguardanti gli investimenti infrastrutturali, come pure "soluzioni soft" come la riduzione del prezzo dei trasporti pubblici.

Riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico grazie a un uso limitato delle vetture private

Sin dalla sua introduzione negli anni Novanta, la Giornata senz'auto è un'iniziativa di successo per la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico e un eccellente strumento per sensibilizzare i mass media e catturare la loro attenzione. In occasione della Giornata senz'auto si può osservare una netta riduzione dei principali inquinanti, soprattutto nelle aree urbane pesantemente congestionate. I livelli di CO₂ e di NOx a Bruxelles sono diminuiti del 75-80%³⁷. In altre città, tra cui Parigi, si è registrata una riduzione³⁸ dell'inquinamento del 25-30%. Sebbene queste misure abbiano breve durata, la notevole riduzione dell'inquinamento mostra una chiara correlazione tra traffico ed emissioni ed ispira i residenti a sostenere le misure che riducono il traffico inquinante nei centri urbani. Nell'ambito degli eventi svoltisi lo scorso

37. <https://bit.ly/2S5S16p>

38. <https://bit.ly/3cM4jbQ>



Pedoni in occasione della Giornata senz'auto a Sofia

anno durante la **SETTIMANA EUROPEA DELL'AMOBILITÀ**, il Comune greco di Kozani ha proibito la circolazione di auto e moto nelle due strade principali del centro per cinque ore e, in occasione della Giornata senz'auto, ha utilizzato lo spazio libero per organizzare la cerimonia di chiusura della campagna con eventi comunitari quali giochi sportivi per bambini e spettacoli di ballo. I livelli di PM10 e NOx sono diminuiti del 30%³⁹ rispetto ai valori rilevati il giorno dopo per misurare la qualità dell'aria. Anche la Città di Sofia ha indetto una Giornata senz'auto e ha monitorato la qualità dell'aria nelle 24 ore per mezzo di una stazione mobile installata dall'agenzia governativa per l'ambiente. Le statistiche relative alle misurazioni mostravano buoni livelli di qualità dell'aria e di PM10 nei sette giorni della campagna⁴⁰

39. **SETTIMANA EUROPEA DELL'AMOBILITÀ** - Candidatura della città di Kozani (2019)

40. **SETTIMANA EUROPEA DELL'AMOBILITÀ** - Candidatura della città di Sofia (2019)



**21 stazioni
ricaricano i
164 bus di
Groningen e
delle regioni
limitrofe**

**Un'infra-
struttura
comune a
servizio di
diversi tipi di
autobus**

**Riduzione
del 90% della
CO₂ emessa
dai trasporti
pubblici**



Groningen – una nuova flotta di autobus elettrici

La Città di Groningen (Paesi Bassi) ha deciso di sostituire in toto i propri autobus alimentati a benzina con una flotta completamente elettrica. I 164 bus della flotta, costruiti da tre produttori, sono entrati in servizio alla fine del 2019. Oltre all'investimento nei veicoli, sono state installate 21 stazioni di ricarica presso le rimesse degli autobus e in altri luoghi a Groningen e nelle regioni limitrofe. Inoltre, la nuova infrastruttura per la ricarica elettrica può essere utilizzata da tutti e tre i tipi di autobus elettrici ed è la più grande rete regionale di e-bus esistente nei Paesi Bassi. Oltre alla riduzione del rumore e dell'inquinamento, l'ingente investimento ha anche portato a una riduzione delle emissioni di CO₂ del 90%⁴¹.

In aggiunta agli investimenti, la Città di Groningen si è guadagnata la reputazione di essere una delle città europee più amiche della bicicletta. Dalle prime misure di pianificazione territoriale volte alla promozione dell'uso della bicicletta degli anni Settanta, la città studentesca del Nordest dei Paesi Bassi ha attuato una politica che antepone la bicicletta a qualsiasi altro mezzo. Questo contesto ha portato a un'impressionante ripartizione modale a favore della bicicletta. Circa il 60% di tutti gli spostamenti nella Città di Groningen viene effettuato in bici, e la città continua a investire nelle infrastrutture ciclabili.

Mentre molte città europee costruiscono infrastrutture ciclabili come le piste ciclabili, Groningen ha fatto di più, costruendo piste ciclabili

41. <https://bit.ly/2VONVkc>

riscaldare per evitare che i ciclisti pedalino su strade ghiacciate. Inoltre sono stati creati diversi parcheggi d'interscambio nella periferia della città olandese. Questi hub offrono l'opportunità di scendere dall'auto o da un treno regionale e inforcare la bicicletta per percorrere l'ultimo tratto di strada. Mentre le altre città europee sono impegnate a risolvere gli ingorghi che intrappolano le vetture private o i mezzi pubblici, Groningen riduce le occasioni di rallentamento per i ciclisti, quali ad esempio gli incroci pericolosi o i semafori.⁴²

**Piste ciclabili
riscaldate per
una maggiore
sicurezza**

**Il programma
di parcheggi
d'interscambio
riduce
l'inquinamento
nel centro di
Groningen**



42. <https://bit.ly/2VVtvG5>



Progetto FREVUE – soluzioni per il trasporto delle merci nelle aree urbane a emissioni zero

Se i centri urbani devono continuare a essere un'interessante meta per lo shopping, è indispensabile considerare il trasporto di grandi quantità di merci a negozi, boutique e negozi di alimentari. Pertanto è necessario individuare delle soluzioni a emissioni zero per il trasporto delle merci nelle aree urbane. Il progetto FREVUE, finanziato dall'UE, ha testato più di 70 veicoli elettrici di diverse dimensioni in differenti contesti urbani in tutta Europa. I veicoli elettrici, la cui portata andava da 3,5 a 19 tonnellate, funzionavano in condizioni reali per consegnare bevande, pacchi, posta e altre merci. In questo modo, FREVUE ha compiuto un importante passo per il raggiungimento di una logistica urbana a emissioni zero nei principali centri urbani entro il 2030 e per il miglioramento della qualità dell'aria nelle città europee⁴³.

Anche questo test, relativamente contenuto, ha mostrato delle potenzialità in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ e di NOx. I test pilota sui veicoli, effettuati in diverse città europee di grandi dimensioni per tutta la durata del progetto⁴⁴, hanno mostrato che il loro impiego da solo consentiva di evitare l'emissione di 2000 kg di NOx. Secondo i ricercatori del progetto, si tratta dell'equivalente delle emissioni totali di NOx derivanti dal trasporto su strada nella città di Londra in tre giorni qualsiasi del 2013.

Pertanto, l'implementazione completa di soluzioni per il trasporto di merci a emissioni zero potrebbe avere notevoli potenzialità per il miglioramento della qualità dell'aria. I ricercatori del progetto FREVUE

43. <https://frevue.eu/>

44. <https://cordis.europa.eu/project/id/321622>

hanno anche enfatizzato il fatto che se la sola Londra elettrificasse il 10% della propria flotta di veicoli per il trasporto di merci entro il 2021, la capitale potrebbe risparmiare più di 1 miliardo di euro⁴⁵.

L'INCLUSIONE NEI TRASPORTI PUBBLICI È UN FATTORE CHIAVE PER LA PARTECIPAZIONE CIVILE

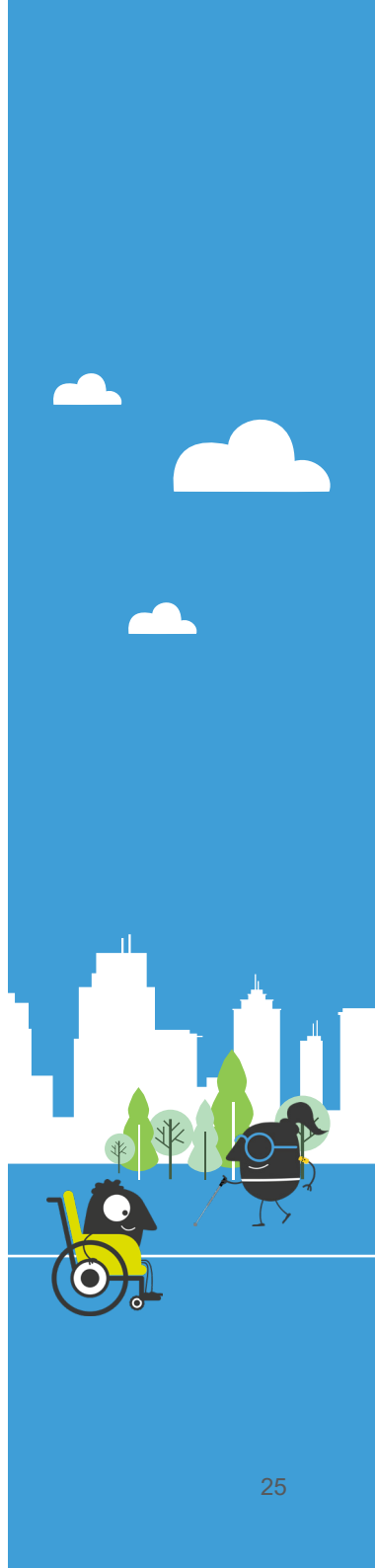
Un altro scopo del tema di quest'anno, "**Emissioni zero, mobilità per tutti**", è sottolineare il fatto che le soluzioni per la mobilità a emissioni basse o pari a zero dovrebbero presto essere accessibili a chiunque, anche in termini economici. Si rivolge a persone con difficoltà mentali o motorie, ma anche a giovani, anziani, donne, minoranze, persone con bisogni speciali o svantaggiate sul piano sociale. L'accesso ai mezzi pubblici favorisce l'inclusione economica e sociale, l'accesso alle attività ricreative e culturali e offre libertà di movimento a chiunque, senza dover necessariamente possedere un'auto⁴⁶. La dimensione sociale del trasporto è stata oggetto di dibattiti da parte delle amministrazioni locali in tutta Europa. Alcuni esempi sono evidenziati nelle pagine che seguono.


InfoPoint per persone con bisogni speciali a Vienna

Per i non vedenti o le persone con mobilità ridotta, un breve viaggio in metropolitana o in autobus può essere una sfida importante.

45. <https://bit.ly/2VU4aMT>

46. <https://bit.ly/2S6drQZ>





**Facilitare
l'accesso ai
mezzi pubblici
alle persone su
sedia a rotelle
attraverso
l'impiego di
tram a basso
profilo**

**Ben presto
la flotta sarà
rinnovata al
100%**



Pertanto l'accessibilità dei mezzi di trasporto è indispensabile per una società inclusiva. Gli strumenti moderni e gli ammodernamenti infrastrutturali hanno enormemente facilitato l'accesso ai trasporti pubblici. Wiener Linien, la principale azienda di trasporti di Vienna, ha fornito diverse soluzioni per assistere le persone in difficoltà. Per fornire informazioni sono stati installati degli "InfoPoint" multisensoriali in tutta la rete della metropolitana della capitale austriaca.

Gli "InfoPoint" forniscono notizie in breve e altre informazioni pertinenti attraverso un sito web di sintesi vocale. Queste soluzioni sono state sviluppate, testate e potenziate da Wiener Linien in stretta collaborazione con l'Associazione austriaca a sostegno dei non vedenti e delle persone con disabilità visive. Questa cooperazione è stata reciprocamente fruttuosa negli ultimi 20 anni e mette in luce i vantaggi derivanti dalla collaborazione tra le aziende di trasporto pubblico e le organizzazioni della società civile⁴⁷.

Rimodulare l'infrastruttura dei trasporti pubblici di Cracovia

Gli investimenti nei trasporti pubblici sono particolarmente importanti per le città in espansione. Anche Cracovia, una delle città in più rapida crescita d'Europa, ha preso in considerazione il tema dell'accessibilità. Grazie al sostegno economico dell'UE, la città di Cracovia ha investito in una nuova flotta di 35 tram⁴⁸ con pianale basso, moderni ed efficienti dal punto di vista energetico, che sostituirà il vetusto parco

47. <https://bit.ly/3bAmGAI> (P 315)

48. <https://bit.ly/3eJbR10>




Cracovia ha investito in moderni tram con pianale basso per ridurre le emissioni e facilitare l'accesso alle sedie a rotelle

veicoli composto da tram che circolavano su una rete lunga più di 100 km. I nuovi tram consentono a passeggeri e persone in sedia a rotelle di accedervi facilmente.

Finché non saranno sostituiti tutti i tram con pianale alto, il personale è stato addestrato a prestare assistenza alle persone con bisogni speciali presso i principali interscambi dei mezzi pubblici. Questo è stato possibile nell'ambito del progetto AENEAS, finanziato dall'UE, incentrato sulla mobilità in una società che invecchia. Un'altra parte del progetto includeva una campagna di sensibilizzazione rivolta a bambini e giovani affinché adottassero un comportamento premuroso nei confronti degli anziani sui mezzi pubblici⁴⁹.

49. <https://bit.ly/2W8iDoL> (P 270)



30.000 corse
l'anno/una
misura di
successo/circa
80 viaggi al
giorno

La
soddisfazione
degli utenti si
attesta al 92%



Ride-hailing dei mezzi pubblici nel Sudovest dei Paesi Bassi

Immaginate di vivere in un'area rurale e che l'unica linea di autobus utilizzabile per andare in città venga sospesa. Questa idea può diventare realtà se le aziende dei trasporti si trovano ad affrontare delle difficoltà, ad esempio la carenza di conducenti, minori introiti o tagli economici. Inoltre i servizi di ride-hailing o ride-sharing, quali Uber, spesso non sono disponibili in aree suburbane o rurali⁵⁰.

Pertanto la provincia olandese di Zeeland, una regione situata del sud-ovest dei Paesi Bassi, ha creato un servizio taxi che funziona nell'intera provincia lungo i percorsi degli autobus di cui sono state sospese le corse. Gli utenti possono prenotare in anticipo attraverso il servizio "Haltetaxi", che funziona come un normale bus. L'azienda di trasporti ha la flessibilità di fare sosta in fermate precedentemente prenotate, invece di servire intere linee di autobus con bassi tassi di utilizzo. Il servizio è operativo ogni giorno fino alle 23:00 e comprende fermate d'interscambio con servizi convenzionali⁵¹.

Che senso ha una buona rete di trasporti pubblici se non tutti possono permettersi il costo del biglietto? La questione è stata sollevata dalle autorità della città di Vienna nel 2011. Da maggio 2012, tutta la rete di Vienna può essere usata pagando solo 1 euro al giorno se si acquista un abbonamento annuale. Dall'introduzione dell'abbonamento annuale da 365 euro, il numero degli abbonati ai

50. <https://bit.ly/2VImZnw>

51. <https://bit.ly/2Y9ObNC>



Zeeland, una regione nel sud-ovest dei Paesi Bassi con una minore densità di popolazione

trasporti pubblici viennesi è raddoppiato. Le ultime cifre mostrano che quasi il 50% dei residenti a Vienna possiede un abbonamento annuale⁵². Secondo stime recenti, quasi il 40% di tutti gli spostamenti a Vienna viene effettuato con mezzi pubblici, rispetto al 30% effettuato con auto private. Oltre alle riduzioni delle tariffe, gli investimenti nel prolungamento dei servizi tramviari e della metropolitana hanno migliorato l'accessibilità per un maggior numero di cittadini viennesi⁵³


52. <https://bit.ly/3cctuwa>

53. <https://bit.ly/3cTYYzB>

Garantire la sicurezza delle donne sui mezzi pubblici di Amburgo

Le donne rappresentano un gruppo vulnerabile di utenti dei trasporti pubblici; spesso si sentono in pericolo nei contesti urbani, specialmente al di fuori delle ore di punta. Pertanto molte aziende di trasporto pubblico in Europa hanno investito in addetti alla sicurezza, infrastrutture per la sicurezza o la sorveglianza.

In Germania, molte città e numerose aziende di trasporto pubblico hanno adottato delle iniziative per migliorare la sicurezza delle donne. Oltre alle 5.900 telecamere di sicurezza, che sono già installate a bordo dei veicoli e presso le fermate dei mezzi pubblici di Amburgo, 400 operatori assicurano alle donne un viaggio in sicurezza su tutta la vasta rete di trasporti pubblici⁵⁴. In più, sono state complessivamente installate 177 “colonnine d'emergenza”. Questi sistemi di chiamata d'emergenza forniscono una connessione diretta con l'ufficio centrale della sicurezza e possono essere usate per richiedere assistenza, se necessario⁵⁵.



400 addetti
alla sicurezza
permanenti

177 sistemi
di chiamata
d'emergenza

5.900
telecamere

54. <https://bit.ly/2zqED6j>

55. <https://bit.ly/359ku0o>

Varsavia – Accessibilità

La capitale polacca ha avviato un'iniziativa a livello cittadino per potenziare l'accessibilità introducendo una normativa atta a garantire che tutti gli investimenti per spazi pubblici, strade ed edifici rispettino gli standard in materia di accessibilità. Dopo l'introduzione della normativa nel 2017, ci sono voluti alcuni anni per modificare le stazioni della metropolitana, le fermate degli autobus e le stazioni ferroviarie. Gli investimenti pubblici hanno migliorato notevolmente l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta sugli autobus e sulle carrozze della metropolitana. Attualmente, l'87% di tutte le fermate degli autobus soddisfa gli standard in materia di accessibilità. I progetti edilizi di Varsavia hanno previsto anche 40 km di nuove piste ciclabili. Inoltre, le persone con disabilità visiva sono state supportate attraverso l'installazione di 64 semafori con avvisatori acustici⁵⁶.

Oltre ai vasti progetti edilizi, la Città di Varsavia sta anche investendo in nuovi tram con pianale basso. Nel complesso, la capitale polacca ha acquistato 273 nuovi tram che aumenteranno la velocità e la frequenza del servizio di trasporti pubblici⁵⁷. Questi notevoli sforzi sono stati riconosciuti anche dalla Commissione europea, che ha conferito a Varsavia il premio "Access City Award 2020".

40 km di piste ciclabili

Strade, spazi pubblici ed edifici devono rispettare le norme di accessibilità

I treni e 30 stazioni della metropolitana sono accessibili per le persone con mobilità ridotta

Tutti gli autobus e 87 fermate dell'autobus sono stati ristrutturati per soddisfare gli standard di accessibilità

56. <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

57. <https://bit.ly/2Y8wVYN>



Ridurre il peso economico della zona a basse emissioni sui gruppi a basso reddito di Gand

La città di Gand, in Belgio, ha istituito una zona a basse emissioni all'inizio del 2020⁵⁸. A prescindere dalla riduzione attesa dei livelli di inquinamento, le zone a basse emissioni possono generare un onere finanziario per i possessori di auto a basso reddito. Gand ha introdotto un esclusivo programma di assistenza per ridurre il peso economico sui gruppi a basso reddito concedendo un bonus di 1.000 euro per le auto diesel e 750 euro per quelle a benzina⁵⁹. Il bonus è stato utilizzato da 350 residenti su un periodo di tre anni; il programma termina a giugno 2020. Le autorità locali prevedono che le richieste aumenteranno nel 2020 con l'introduzione della zona a basse emissioni⁶⁰.

Fondo di 1,25 milioni di euro

Più di 350 residenti supportati

2.700 persone hanno potuto fare richiesta



58. https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190416_04334151

59. <https://bit.ly/2SbTd8f> e <https://bit.ly/2SbTd8f>

60. <https://bit.ly/3cluCQg>

SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

16-22 SETTEMBRE 2020

