

Caro lettore,

La pandemia COVID-19 in corso sta colpendo le comunità di tutto il mondo. Gli effetti sui modelli e sulle abitudini di mobilità sono stati differenti e talvolta imprevedibili. Inoltre, sia la situazione sia le sue conseguenze stanno cambiando rapidamente.

Molto è stato detto e scritto su COVID-19 e sul suo impatto dirompente sul nostro modo di vivere e di spostarci, sulle città e sulla società nel suo insieme. Questa e-update di EPOMM si concentra sul Mobility Management in tempi di COVID-19 e offre approfondimenti su politiche, progetti, iniziative o approcci per affrontare i problemi causati dalla pandemia.

Autore: Fred Dotter, Mobiel 21 per conto di EPOMM

La priorità è tutelare la salute dei cittadini



Fonte: keep-calm.net

La [risposta alla pandemia COVID-19](#) della Commissione europea dà priorità alla **salvaguardia della salute dei cittadini**. Ciò include il mantenimento dei servizi essenziali, ad esempio per il trasporto di forniture mediche e altri beni essenziali. Molti Stati membri hanno annunciato restrizioni ai trasporti. Un elenco completo per paese, che viene aggiornato regolarmente non appena le informazioni diventano disponibili, può essere trovato [qui](#).

Inoltre, la Commissione Europea ha pubblicato **linee guida sul progressivo ripristino dei servizi di trasporto e connettività**. Le [linee-guida](#) consistono in principi generali applicabili a tutti i servizi di trasporto e raccomandazioni specifiche concepite per affrontare le caratteristiche di ciascun modo di trasporto e per essere realistiche e pratiche. Mirano a fornire ulteriori indicazioni su come ripristinare progressivamente i servizi di trasporto, la connettività e la libera circolazione con la rapidità consentita dalla situazione sanitaria, tutelando la salute dei lavoratori dei trasporti e dei passeggeri.

Molti governi locali hanno risposto sapientemente, dimostrando la loro resilienza e capacità di garantire gli spostamenti di persone e cose. Le azioni relative al Mobility Management sono spesso centrali per la loro risposta. Allo stesso tempo, COVID-19 ha innegabilmente influenzato il funzionamento dei sistemi di mobilità esistenti e la capacità delle persone di muoversi liberamente.

Il Mobility Management è una pratica di promozione del trasporto sostenibile ...



L'11 marzo 2020, l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) ha dichiarato **COVID-19 una pandemia globale**. Da allora, città e paesi stanno implementando un gran numero di **misure nel campo dei trasporti per prevenire l'ulteriore diffusione di COVID-19**.

Allo stesso tempo, non dobbiamo - e non vogliamo - perdere di vista gli obiettivi di mobilità sostenibile. **SUTP – Il Progetto di Trasporto Urbano Sostenibile** ha organizzato le misure seguendo l'approccio Avoid-Shift-Improve con l'obiettivo di creare una migliore comprensione delle possibili misure e allo stesso tempo fornire un collegamento al dibattito sulla politica dei trasporti:

1. **Avoid:** Misure per ridurre la domanda di trasporto individuale (motorizzato) - sia a breve termine per combattere la pandemia, sia a lungo termine, per ridurre le emissioni di carbonio, gli incidenti e la congestione.
2. **Shift:** Misure per indirizzare gli utenti verso mezzi di trasporto sicuri, puliti e a basso contatto dopo la crisi COVID-19. A lungo termine, promuovere forme di mobilità attiva come camminare e andare in bicicletta e trasporti pubblici attraenti, affidabili, accessibili, economici e competitivi per mantenere le città vivibili.
3. **Improve:** misure per migliorare la qualità delle operazioni e dei servizi, soprattutto nel trasporto pubblico, per rimanere attraenti e, in particolare, per evitare l'affollamento. Una migliore qualità del camminare e andare in bicicletta aiuterà a liberare spazio per altre modalità.

Come si è visto anche con SUTP nell'aprile 2020, molte delle misure adottate contro la pandemia hanno fatto diminuire involontariamente **le emissioni climalteranti e l'inquinamento atmosferico**. Qui, la **principale causa sono le restrizioni alla mobilità (volontarie o imposte)**: meno pendolari che guidano la propria auto per andare al lavoro, la riduzione dei viaggi aerei, molte persone che **rimangono a casa o fanno spostamenti brevi**. Le uniche eccezioni attualmente sembrano essere le **navi cargo** e i servizi di consegna.

L'analisi dei dati dei fornitori di tecnologia di localizzazione mostra che i viaggi in auto nelle città **europee** and **statunitensi** si sono ridotti drasticamente e chi si muove in città **spesso passa alla bicicletta**.

I dati satellitari rivelano anche che i luoghi con una grave diffusione di virus e una cattiva qualità dell'aria hanno maggiori probabilità di soffrirne, poiché chi è costantemente **esposto all'inquinamento atmosferico è più a rischio** di morire a causa della pandemia. Inutile dire che l'inquinamento atmosferico è già responsabile **di danni ai polmoni e al cuore che portano a oltre 8 milioni di mort premature** all'anno.

... e gestisce la domanda d'uso dell'auto modificando gli atteggiamenti e il comportamento dei viaggiatori.



Fonte: radlobby.at

L'impatto sulle varie modalità di trasporto urbano è molto diffuso. Molte città hanno già introdotto rapidamente interventi per rendere le loro strade meno "autocentriche" e "più amiche" di pedoni e ciclisti. In particolare, nelle città che vanno da **Milano, Berlino, Barcellona, Bruxelles e Vienna** si è radicato un **movimento di "strade aperte"**. Tuttavia, la prossima sfida è come le città che garantiscono interventi a breve termine su modalità di trasporto attive possano far sì che tali interventi siano integrati nel quadro della pianificazione urbana e delle operazioni e degli investimenti in infrastrutture pubbliche.

In particolare, **il trasporto pubblico** dall'inizio della pandemia ha registrato **un declino** in tutti i modi, inclusi autobus, treni pendolari, metropolitana e tram. Mentre è in corso una graduale riapertura dell'economia in tutta Europa, vengono attuate misure per garantire il distanziamento fisico per **[incoraggiare i passeggeri a riusare il trasporto pubblico]**, come segnali di distanziamento, disinfettante per le mani e uso obbligatorio di mascherine.

La **micromobilità** ha visto un **impatto ancora più drammatico** a causa di COVID-19. Ad esempio, una società che gestisce una rete mondiale di e-bike ed e-scooter **ha temporaneamente interrotto i servizi**. Ma questa è solo la punta dell'iceberg. Tutti i fornitori di servizi di mobilità nell'ecosistema (compresi scooter, ridehail e car sharing) hanno registrato una **drastica riduzione di domanda dei loro servizi condivisi**.

La ciclabilità è stato l'unico punto luminoso nell'ecosistema della mobilità urbana. Con i rapidi interventi di progettazione urbana per promuovere la bicicletta, **piste ciclabili transitorie** e altri miglioramenti delle infrastrutture fisiche, I cittadini hanno cercato di mantenere il distanziamento fisico senza dover perdere la libertà di movimento. Inoltre, poiché il **bike sharing urbano** è stato sovvenzionato pubblicamente in molti programmi, è in grado di resistere meglio alla tempesta economica rispetto a molte delle startup sostenute da Venture Capital che hanno rapidamente interrotto il servizio.

Al centro del Mobility Management ci sono misure

"soft" come informazione e comunicazione, organizzazione dei servizi, ...

Quando pensiamo al Mobility Management, pensiamo a **campagne, giornate d'azione, attività educative, misure di marketing sociale personalizzate, centri di informazione sulla mobilità e altro ancora**. Quindi, la maggior parte di tali misure dipende dall'interazione nella "vita reale". Ma poiché COVID-19 influenza tutte le nostre vite, la distanza fisica è una raccomandazione importante per appiattire la curva.



Fonte: www.telraam.net

Una delle pratiche più interessanti in questi tempi, sebbene non proprio nuova di zecca, è Citizen Science.

L'edizione e-update di giugno (Citizen Science: Mettere i cittadini al controllo della politica di mobilità locale - leggi qui in [Inglese](#), [Tedesco](#), [Francese](#) o [Italiano](#)) ha affermato che il **lockdown del COVID-19 fornisce una spinta ai progetti di Citizen Science**, perché molto di Citizen Science può essere fatto da un telefono o da un computer direttamente da casa.

Riconoscendo l'importanza di Citizen Science, un campo di innovazione in rapida espansione con implicazioni significative e potenziali benefici per la società, per le politiche e per varie aree di ricerca, il progetto [EU-Citizen.Science](#) ha creato una piattaforma per fornire diversi strumenti ed esempi di buone pratiche per differenti stakeholder.

Con importanti cambiamenti nelle abitudini di viaggio in tutta Europa, i progetti di Citizen Science come [WeCount](#) diventeranno sempre più importanti per monitorare i cambiamenti e informare il processo decisionale. [Telraam](#), una risorsa scientifica per il conteggio del traffico (e un facilitatore chiave del progetto WeCount), sta dimostrando che **le strade locali stanno subendo un cambiamento nella mobilità**. Ad esempio, Telraam ha mostrato come una strada locale in Belgio abbia visto recentemente **più viaggi in bicicletta che in auto** per la prima volta da quando è iniziato il monitoraggio in quella località.

... e di coordinamento delle attività di diversi partner.



©scusi / Fotolia; Fonte: epthinktank.eu

Lo scoppio della pandemia COVID-19 non ha lasciato molto tempo per analizzare, elaborare strategie o riflettere sull'impatto che può avere sulle nostre città e sulla nostra vita quotidiana. COVID-19 ha governi che operano a tutti i livelli in un contesto di totale incertezza e devono affrontare difficili compromessi date le sfide sanitarie, economiche e sociali che solleva.

Il documento [OCSE - Risposte Politiche al Coronavirus \(COVID-19\)](#), intitolato **"L'impatto territoriale di COVID-19: gestire la crisi a tutti i livelli di governo"**, costituisce un punto di osservazione approfondito su salute collettiva, impatto economico e fiscale correlati alla crisi COVID-19. Fornisce esempi di buone pratiche da tutti i paesi OCSE e oltre, per aiutare a mitigare gli effetti territoriali della crisi e offre dieci spunti sulla gestione dell'impatto territoriale di COVID-19, le sue implicazioni per la governance multilivello, la finanza subnazionale e anche gli investimenti pubblici come punti che i responsabili politici devono considerare mentre costruiscono regioni più resilienti.

Tutti gli stakeholder vincono quando si formano e si coltivano partnership reciproche tra il settore pubblico e privato nella mobilità sostenibile.

E mentre i governi nazionali e locali devono affrontare deficit crescenti, molte persone esitano a tornare alla "vecchia normalità". Alcuni politici riconoscono che COVID-19 ha creato uno spazio per far avanzare i piani per un'economia più verde. [L'Unione Europea](#) sta promuovendo un piano di ripresa di diversi miliardi di euro finalizzato, tra le altre cose, al raggiungimento più rapido degli obiettivi di decarbonizzazione. I decisori illuminati sono anche convinti che città più verdi siano città più sane. Questo spiega la restrizione alle auto e la rapida proliferazione di piste ciclabili e zone pedonali nelle città di tutto il mondo. Le Nazioni Unite hanno persino lanciato una [Giornata mondiale della bicicletta](#) per aumentare la consapevolezza di come la ciclabilità possa contribuire a un futuro più verde dopo la pandemia.

Conclusione

"Il mondo ha imparato molto sugli effetti devastanti del COVID-19 sulla salute e il benessere umano", come menzionato in un articolo di [Foreign Policy](#). Entro pochi mesi dalla diffusione di COVID-19, **le emissioni globali di anidride carbonica sono diminuite di un sorprendente 17 %** rispetto al livello medio giornaliero nel 2019. Una delle ragioni principali è stata l'improvvisa diminuzione della produzione, generazione di energia, navigazione e trasporti. I satelliti, gestiti da [NASA](#) e [Planet Lab](#), hanno registrato **forti cali** nel traffico automobilistico, il che ha anche contribuito a un forte calo dei livelli di biossido di azoto nel vaste aree metropolitane del mondo.

La pandemia ha anche contribuito a un forte **calo del traffico di auto camion e autobus** con la chiusura delle città di tutto il mondo. Nel giro di poche settimane, i giorni feriali si sono trasformati in fine settimana e l'ora di punta è letteralmente evaporata. In Europa, città come Milano, Parigi, Roma, Madrid e Londra hanno registrato un **calo del traffico tra il 72 and 97 %**.

La domanda, tuttavia, è se questi miglioramenti saranno mantenuti dopo che il blocco sarà stato allentato. Sebbene questi cali sembrino promettenti, la maggior parte dei ricercatori sul clima non è ottimista sul fatto che questi cambiamenti continueranno a lungo termine. Non vi è alcuna garanzia che le emissioni di gas serra rimarranno basse una volta che il blocco sarà allentato. Ci sono prove che il traffico automobilistico è **in aumento** in molte città dopo che i governi hanno allentato le restrizioni. Poiché molti abitanti delle città sono comprensibilmente diffidenti nei confronti dei trasporti pubblici, vi è il rischio di un aumento degli **spostamenti in auto**, soprattutto nelle grandi aree metropolitane.

Molto dipende da cosa faranno i governi nazionali e locali. Alcuni sindaci, assessori e pianificatori stanno cercando diligentemente di trasformare i loro spazi urbani per dare la preferenza ai pedoni e a modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente. E sebbene le misure di Mobility Management non richiedano necessariamente grandi investimenti finanziari e possano avere un elevato rapporto benefici-costi, non è ancora possibile trarre conclusioni definitive sull'efficienza e l'efficacia delle politiche, dei progetti, delle iniziative o degli approcci correlati per affrontare i problemi causato da COVID-19.

Prossimi eventi a ottobre 2020

- **Urban Mobility Days 2020**
29.09. - 01.10.2020
<http://www.eumd.org>
- **CIVITAS Living Labs on Stage - Discover 16 European cities making better living and moving a reality**
06. - 20.10.2020
<https://civitas.eu/living-lab-final-event>
- **3RD EUROPEAN FORUM ENERGY FOR SMART MOBILITY**
13. - 14.10.2020
<https://www.energy4smartmobility.eu>



ECOMM 2020



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive