

**Programma di Cooperazione Transnazionale Interreg “Alpine Space”  
Periodo 2014/2020 (codice CCI 2014TC16RFTN001)**

**Progetto europeo**  
**SaMBA – Sustainable Mobility Behaviours in the Alpine Region**

**2° Workshop Nazionale, Padova 25 settembre 2019  
CUP G89G18000090007 – CIG Z9328E4030**

## Indice

Introduzione.....	3
Sessione plenaria .....	4
Focus Group .....	9
Tavolo di lavoro “Aree metropolitane” .....	10
Tavolo di lavoro “Aree a domanda debole” .....	13
Tavolo di lavoro “Aree periferiche con importanti infrastrutture pubbliche” .....	17
Conclusioni.....	20

## INTRODUZIONE

In data 25 settembre 2019 si è svolto a Padova il 2° Workshop Nazionale di SaMBA, Sustainable Mobility Behaviours in the Alpine Region, progetto comunitario del programma “Alpine Space” con l’obiettivo di incentivare e promuovere i comportamenti di mobilità sostenibile nella macroregione Alpina (EUSALP).

Hanno partecipato all’evento circa 30 persone rappresentanti dei diversi settori legati alla mobilità e ai trasporti: rappresentanti delle istituzioni e delle amministrazioni, gestori del trasporto pubblico, associazioni di categoria, semplici cittadini, ecc.

Il workshop si è svolto in due distinte sessioni, la Sessione plenaria ed i focus group. Nella Sessione plenaria sono stati introdotti ed illustrati alcuni progetti ed iniziative finalizzate a promuovere l’utilizzo di mezzi sostenibili al posto dell’autovettura privata. I Focus group, invece, hanno consentito di far emergere, mediante l’approccio partecipativo tipico del tavolo di lavoro, le problematiche e le criticità relative alla mobilità dei tre diversi contesti analizzati (*Aree metropolitane, Aree a domanda debole e Aree periferiche con importanti infrastrutture pubbliche*), i desiderata e le possibili modalità di intervento.

**SaMBA**

SUSTAINABLE MOBILITY BEHAVIOURS  
IN THE ALPINE REGION



[www.alpine-space.eu/samba](http://www.alpine-space.eu/samba)



*Inspiring  
Mobility  
Change*

TESTING REWARDS & INCENTIVES	RAISING AWARENESS
ESTIMATING POLICY IMPACTS	BUILDING TRANSNATIONAL NETWORKS

European Regional Development Fund
SUPPORT FROM THE EUROPEAN UNION: € 2,021,192



## SESSIONE PLENARIA



### *Apertura dei lavori*

#### **Vincenzo Gottardo – Vice Presidente della Provincia di Padova**

La Provincia di Padova è partner del progetto SaMBA - Sustainable Mobility Behaviours in the Alpine Region e in quest'ottica sta portando avanti numerose iniziative per la mobilità sostenibile e di diffusione di nuove pratiche e comportamenti che la possano favorire, tra cui, in primis, la messa a gara per i servizi di TPL urbano ed extraurbano con particolare attenzione verso la sostenibilità ambientale e specifici progetti a favore dell'incentivazione della mobilità collettiva e integrazione dei servizi.

## *Gara europea per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano del bacino territoriale della Provincia di Padova*

### **Marco Pettene – Provincia di Padova**

L'Ente di Governo del bacino territoriale del trasporto pubblico locale della Provincia di Padova ha indetto una gara europea per l'erogazione dei servizi TPL urbano ed extraurbano dell'intera provincia per una produzione chilometrica di circa 23 milioni di veicoli-km/anno e un valore economico di circa 39 milioni di €/anno.

La gara prevede la modernizzazione del parco veicolare, (nuovi mezzi, riduzione dell'anzianità dei veicoli, miglioramento delle emissioni, wi-fi a bordo, ecc.), migliorare i collegamenti tra Padova ed i Comuni di 1° cintura, la razionalizzazione delle fermate urbane/extraurbane, il rafforzamento dei servizi nell'Area Metropolitana, la riorganizzazione del sistema tariffario per la rete della Conurbazione di Padova, ecc. Inoltre, con la definizione dei ruoli di Ente di Governo, Validatore del servizio, Simulatore del Piano Economico Finanziario e Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, bigliettazione elettronica e infomobilità il servizio messo a gara vuole modificare l'architettura tradizionale del rapporto tra Amministrazione e Concessionario.

## *Il progetto "SaMBA" e la strategia di mobilità sostenibile per il polo ospedaliero di Schiavonia a Monselice (PD)*

### **Marco Selmin – Provincia di Padova**

La Provincia di Padova, come partner del progetto SaMBA, ha sviluppato una strategia di intervento finalizzata ad incentivare politiche della mobilità collettiva nell'area in cui ricade l'ospedale Madre Teresa di Calcutta in località Schiavonia a Monselice (250.000 mq, 450 posti letto, 10 sale operatorie, bacino di 186.00 abitanti, sede di corsi di laurea in infermieristica e master di 1° livello in coordinamento delle professioni sanitarie).

Il progetto, che ha visto il coinvolgimento come observers dei Comuni di Este e Monselice, l'Università di Padova e la Regione Veneto, prevede, anche sulla scorta delle indagini effettuate, per il periodo ottobre 2019/marzo 2020 la modifica al servizio (per 5 coppie di corse, in coincidenza con i treni regionali della direttrice Padova-Bologna, il capolinea viene spostato alla stazione ferroviaria di Monselice) e la modifica tariffaria con l'introduzione di un biglietto al costo di € 1 e valido 4 ore

per gli spostamenti con origine o destinazione la struttura ospedaliera (attualmente, il costo per lo spostamento di andata e ritorno è di € 4,80).

### *Night Bus – Servizio notturno a chiamata per l'area urbana di Padova*

#### **Davide Pacifico – Busitalia Veneto S.p.A.**

Per venire incontro alle esigenze di mobilità degli utenti più giovani negli orari notturni, con il contributo del Comune di Padova e dell'Università degli Studi di Padova, Busitalia Veneto ha istituito un servizio notturno di autobus a chiamata all'interno del Comune di Padova.

Il servizio è stato esercitato da gennaio a settembre 2019 tra le 21:00 e le 00:00 (03:00 al mercoledì, venerdì e sabato) era prenotabile tramite App ed aveva un costo di € 1,50 a persona. Le principali caratteristiche del servizio sono state: mezzi piccoli (5-16 posti), orario serale/notturno, periodo limitato, flessibilità operativa, architettura moderna del sistema di prenotazione, autonomia di gestione, server in cloud, referenze, formula commerciale conforme alle esigenze di sperimentazione. L'accoglienza del servizio è stata molto positiva con un numero di passeggeri che si è attestato su circa 2.300 viaggi al mese nel periodo invernale/primaverile (con picchi di 2.700 a marzo) e su circa 1.800-1.900 passeggeri/mese nel periodo estivo. Infine, il giudizio sulla qualità del servizio è risultato ottimo per oltre l'85% dei passeggeri che ogni mese ne hanno usufruito.



## *Il progetto “Bella mossa”: chi si muove bene si premia!*

### **Marco Amadori – SRM Reti e Mobilità S.r.l.**

Il progetto “Bella mossa” nasce dalla constatazione che, ad oggi, una gran fetta di popolazione, trasversale per genere e per età, gioca utilizzando dispositivi elettronici (dallo smartphone alle consolle) e si sviluppa intorno all’idea di promuovere la mobilità sostenibile facendo giocare i cittadini e premiandoli in base ai loro risultati. In sostanza, ciascun iscritto registra i propri singoli spostamenti comunicando la modalità utilizzata (in bici, autobus, ecc.) e, previa verifica tramite specifico algoritmo, il sistema attribuisce un punteggio in base al percorso ed al mezzo utilizzato. Al raggiungimento di determinati punteggi, il cittadino/giocatore ottiene dei premi messi a disposizione da società sponsorizzanti. Il gioco e la (sana) competizione sono incoraggiati dalla istituzione di specifiche gare tra i diversi utenti, tra colleghi di una stessa azienda o tra aziende diverse.

Il progetto “Bella mossa” è stato attivo tra aprile e luglio del 2017 e del 2018 e ha visto la partecipazione di circa 10.000 utenti attivi per anno che, per ogni annualità, hanno percorso 3.700.000 km con modalità sostenibili, effettuato 900.000 spostamenti sostenibili, risparmiato 720 tonnellate di CO<sub>2</sub>, ritirato 16.000 voucher ed ha visto la partecipazione di 85 partner commerciali nel 2017 e 108 nel 2018.

## *Nudging organizzativo: come nudgiare il cittadino verso il trasporto pubblico locale*

### **Davide Pietroni – Herbert Simon Society**

Implementare un intervento di Nudging della cittadinanza significa agire su fenomeni di carattere cognitivo, sociale ed emozionale gestendoli in modo che, pur nelle loro possibili distorsioni e limitazioni, si trasformino in alleati capaci di indirizzare i comportamenti individuali e collettivi in direzioni più evolute e funzionali al benessere della persona e della società.

La propensione a soffrire di sovraccarico cognitivo, coniugata con la pigrizia che tipicamente caratterizza le condotte umane, potrebbe poi inibire l'utilizzo del trasporto pubblico qualora richiedesse il coordinamento di diverse operazioni che nel complesso, soprattutto per un neofita, possono risultare complesse e “taxing”. Un’ulteriore propensione umana che spesso rappresenta un ostacolo all'evoluzione dei propri comportamenti di mobilità è rappresentata dalla tendenza a perseverare in

comportamenti abitudinari. Il complesso delle proprie abitudini, comprese anche quelle più disfunzionali, rappresenta una protettiva ed ansiolitica area di comfort dalla quale si esce solo con disagio e difficoltà. Un'altra tendenza umana che limita la propensione ad una mobilità evoluta riguarda la difficoltà a coordinarsi con i propri simili. È sufficiente osservare il comportamento disfunzionale dei passeggeri che rallentano il deflusso di altri passeggeri posizionandosi davanti alle porte dei mezzi, per intuire quanto spreco di risorse sia imputabile alla deficitaria capacità di coordinamento tra i cittadini. Alla base di queste limitazioni vi è l'incapacità di mettersi nei panni degli altri, il non sentirsi responsabili, la paura di perdere opportunità a vantaggio di altri, la paura di essere sfruttati, la sfiducia interpersonale, l'inibizione alla comunicazione.

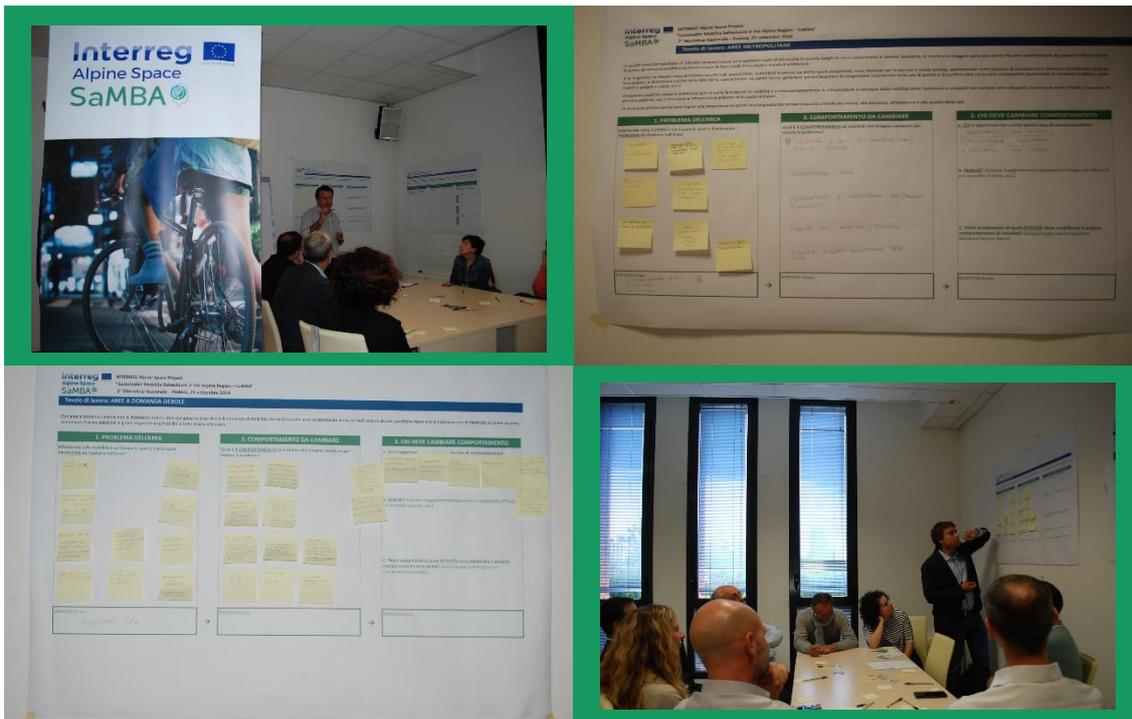
### Introduzione ai Focus Group

#### Giovanni Bosurgi – REDAS engineering S.r.l.

La Provincia di Padova ha individuato tre aree tematiche per le quali approfondire gli aspetti della mobilità, tutte legate al contesto provinciale: le “Aree metropolitane”, le “Aree a domanda debole” e le “Aree periferiche con importanti infrastrutture pubbliche”. Ai focus group, ognuno dedicato ad uno dei precedenti contesti territoriali, hanno partecipato amministratori, gestori del trasporto pubblico, associazioni di categoria e semplici cittadini e, attraverso il confronto tra le diverse problematiche, attese e possibili soluzioni, si è cercato di delineare una possibile strategia di intervento a sostegno di comportamenti volti al rafforzamento della mobilità sostenibile.



**FOCUS GROUP**



*I focus group sono stati organizzati e gestiti da REDAS engineering s.r.l. con il supporto della Provincia di Padova.*

## Tavolo di lavoro "Aree metropolitane"

### Partecipanti:

- Città Metropolitana di Venezia
- FIAB
- Herbert Simon Society
- Provincia di Verona
- Regione Piemonte
- Salvalarte/Legambiente Padova
- Cittadini



Il tema del tavolo di lavoro è relativo alle grandi aree metropolitane, quali importanti polo di attrazione della mobilità. In tali luoghi si concentrano, infatti, per una consistente fetta di popolazione (anche non residente nell'area metropolitana), le attività lavorative, di studio e la maggior parte dei servizi. Le infrastrutture viarie delle aree metropolitane sono caratterizzate da elevato traffico nell'ora di punta e da bassi livelli di sicurezza e, contemporaneamente, alcune zone lamentano scarsa accessibilità e bassi standard ambientali.

Il tasso di motorizzazione è elevato e la maggior parte degli spostamenti è effettuata, comunque, col mezzo privato, nonostante la presenza di servizi di trasporto pubblico. Vi sono spesso fenomeni di congestione e di conflittualità tra le varie componenti (auto privata vs trasporto pubblico, carenza di percorsi pedonali o ciclabili, ecc.). Il trasporto pubblico locale riesce a soddisfare solo in parte le richieste di mobilità e non sempre è adeguato per capillarità e frequenze.

Le principali problematiche della mobilità sono legate alla congestione (e quindi ai tempi a bordo dei mezzi di trasporto), ad una scarsa qualità dell'aria e a problemi di sicurezza, specie per la mobilità debole.

### *Car sharing – Variazione orari scolastici – Smart working*

Il pacchetto di iniziative mira alla riduzione delle criticità intervenendo sulla modifica degli orari di alcune specifiche attività (in questo caso, lo studio) o, addirittura, sulla possibilità di eliminare la necessità di effettuare lo spostamento (smart working), sulla promozione del car sharing.

<b>Con chi lavorare</b>	Aziende (datori di lavoro), scuole, amministrazioni pubbliche, cittadini.
<b>Come monitoro i risultati</b>	Conteggi veicolari sulle principali arterie, conteggi/monitoraggi sull'uso delle biciclette, monitoraggio del numero di utenti del car sharing e del numero di viaggi effettuati, monitoraggi ambientali sull'inquinamento da traffico

### *Miglioramento del TPL – Miglioramento della rete di piste – Intermodalità*

Queste azioni sono viste come un unico pacchetto, in quanto il miglioramento del trasporto pubblico (in termini di puntualità, capillarità e frequenza), il miglioramento della rete di piste ciclabili (in termini di completezza della rete e messa in sicurezza) e la realizzazione di adeguati sistemi di interscambio tra le due modalità (rastrelliere per la sosta delle bici, magari coperte, in prossimità delle fermate degli autobus) costituirebbero un forte incentivo all'utilizzo di tali sistemi al posto dell'auto privata.

<b>Con chi lavorare</b>	Aziende di trasporto pubblico, amministrazioni pubbliche, cittadini.
<b>Come monitoro i risultati</b>	Conteggi veicolari sulle principali arterie, conteggi/monitoraggi sull'uso delle biciclette, monitoraggio dell'utenza del trasporto pubblico, monitoraggi ambientali sull'inquinamento da traffico

***Sensibilizzazione della cittadinanza verso gli aspetti ambientali e promozione del cambio di mentalità - Mobility as a Service/nuove tecnologie/app***

Produrre azioni mirate ad un cambio di mentalità della cittadinanza sia attraverso campagne di sensibilizzazione sugli aspetti ambientali e di comunicazione sui diversi modi di trasporto disponibili (e sulle loro potenzialità) che attraverso la realizzazione di tecnologie ed app per diffondere l'utilizzo di modi alternativi di trasporto (car sharing, bike sharing, orari e percorsi TPL, ecc.) evitando, però, il moltiplicarsi di singole app ma, anzi, cercando di concentrarle su un'unica piattaforma.

<b>Con chi lavorare</b>	Amministrazioni, aziende di trasporto pubblico, associazioni, cittadini.
<b>Come monitoro i risultati</b>	Monitoraggio degli utenti dei vari sistemi di trasporto alternativi all'auto (car sharing, bike sharing, ecc.) e numero di viaggi effettuati, partecipazione ai vari eventi di sensibilizzazione, ecc.

***Sistema di premialità***

Comune a tutte le diverse proposte, è emersa la necessità di prevedere un sistema di premialità (buoni sconto, riduzione di imposte, ecc.) a favore dei cittadini che migrano verso modalità di trasporto a minore impatto (trasporto pubblico, mobilità dolce, car sharing, ecc.).

<b>Con chi lavorare</b>	Amministrazioni, aziende terze (sponsor), associazioni, cittadini.
<b>Come monitoro i risultati</b>	Monitorando il numero di aderenti all'iniziativa, il numero di aziende terze (sponsor) e l'ammontare dei premi messi a disposizione, il numero e l'ammontare dei premi ritirati, ecc.

## Tavolo di lavoro “Aree a domanda debole”

### Partecipanti:

- Busitalia Veneto
- Comune di Vigonza
- Provincia di Treviso
- Provincia di Verona
- Regione Piemonte
- SRM – Reti e Mobilità
- Cittadini



Obiettivo del Tavolo di lavoro è trovare possibili soluzioni di mobilità per quelle aree caratterizzate da bassi livelli di domanda di mobilità (o con bassi livelli di domanda solo in alcune specifiche fasce orarie, quali serali e notturne) e da carente offerta di trasporto. Possibili esempi legati al contesto della Provincia di Padova possono essere individuati in alcuni quartieri periferici della città o nei piccoli Comuni dell’area della “Bassa Padovana”, dove insistono importanti infrastrutture viarie ma la popolazione vive situazioni di disagio quotidianamente nell’effettuare spostamenti con il trasporto pubblico o con la mobilità dolce (ciclabile, pedonale) e risulta difficile scoraggiare l’utilizzo del veicolo privato.

- **Problema dell’area:** i problemi segnalati dai partecipanti al focus group riguardano in particolare l’assenza o carenza del trasporto pubblico locale, in termini di tempi complessivi di viaggio, numero limitato di corse, organizzazione delle corse (orari e fermate). Tali disagi sono direttamente collegati all’assenza di corsie riservate al transito dei bus che, dovendo circolare in sede promiscua con i veicoli privati, non risultano “concorrenziali”. Per le aree meno servite, i cittadini hanno difficoltà nel raggiungere le fermate del TPL in quanto disperse sul territorio e le numerose destinazioni ambite sono spesso lontane dalle linee dei bus.
- **Comportamento da cambiare:** in generale risulta necessario cambiare le abitudini nello svolgere le attività quotidiane. Per spostamenti di distanza ridotta bisogna incentivare la mobilità sostenibile (a piedi, con la bicicletta –

anche a pedalata assistita, monopattino, ecc.). Queste modifiche al comportamento generano vantaggi dal punto di vista ecologico (minori emissioni di inquinanti da traffico) e di salute legati all'attività "sportiva". Riuscire a cambiare il proprio rapporto con il tempo, ovvero instaurare un ritmo di vita più lento con meno attività da svolgere e meno spostamenti indispensabili da assolvere. Effettuare acquisti online con consegne a domicilio comporta minori spostamenti e "ottimizzazione" degli stessi. Poter disporre di visite ed esami non specialistici da parte del medico curante a domicilio garantirebbe risultati simili agli esempi precedentemente esposti. Da non escludere la possibilità di avvicinarsi (cambio abitazione) ai centri urbani se risulta impossibile godere dei servizi che le aree periferiche non garantiscono.

- **Chi deve cambiare comportamento:** analizzando i punti discussi, il principale attore del cambiamento è il cittadino. Infatti, per coscienza ecologica e consapevolezza dei benefici a lungo termine di cui può godere il fisico, è la figura più indicata per avviare il cambiamento. Quale cittadino? In particolare, il lavoratore, lo studente di scuola superiore e universitario, in quanto effettuano spostamenti sistematici. Allo stesso tempo contribuiscono alla causa anche coloro che si spostano sporadicamente, quindi viene suggerito di considerare "tutti i cittadini maggiorenni". Per quanto riguarda le amministrazioni, il ruolo che dovrebbero svolgere è pianificare in maniera più efficiente le attività legate al trasporto pubblico e incentivare l'utilizzo di quest'ultimi mediante campagne di sensibilizzazione e informazione sui vantaggi economici e non. Contribuisce al cambiamento anche la cooperazione/collaborazione tra "vicini di casa", nel senso che organizzandosi per car pooling nell'accompagnare i figli a scuola o gli anziani al centro diurno o "fare la spesa" rende ottimale ogni spostamento.
- In che modo: i partecipanti al Tavolo di lavoro hanno individuato tre principali tipologie di azioni che potrebbero indurre al cambiamento del comportamento e delle abitudini.

### *Collaborazione fra cittadini*

Promuovere lo spostamento condiviso (car pooling) oppure delegare lo svolgimento di attività a persone che già devono effettuare un determinato spostamento. “Parlarsi fra uffici”, nel senso che spesso iniziative o provvedimenti vengono rallentati/bloccati da questioni burocratiche o di scarsa comunicazione fra i differenti reparti delle amministrazioni pubbliche.

<b>Con chi lavorare</b>	Lavoratori, studenti di scuola superiore e universitari, “vicini di casa”, colleghi, amministratori comunali.
<b>Come monitoro i risultati</b>	Numero di persone coinvolte nel cambiamento, rilievi di traffico (meno veicoli circolanti)

### *Miglioramento del servizio TPL*

Implementare il servizio TPL in termini di frequenza delle corse, dislocazione delle fermate sul territorio, interscambio con trasporto ferroviario. L’obiettivo è di coinvolgere e “spostare” verso il TPL coloro che utilizzano il veicolo privato e allo stesso tempo offrire servizi migliori ai cittadini che già utilizzano mezzi pubblici, rendendoli consapevoli che muoversi in maniera sostenibile sia la scelta giusta.

<b>Con chi lavorare</b>	Amministratori comunali e responsabili delle società che fornisco servizio TPL, cittadini
<b>Come monitoro i risultati</b>	Numero di passeggeri trasportati, numero di biglietti venduti, numero di abbonamenti venduti (“fidelizzazione”), rilievi di traffico (meno veicoli circolanti).

***Promuovere gli spostamenti in bicicletta, in monopattino, a piedi***

Spostarsi in bicicletta, in monopattino o a piedi ha diversi benefici tangibili direttamente: risparmio economico, risparmio di tempo (“in città in ora di punta i veicoli vanno a passo d’uomo, se vado in bici o a piedi arrivo prima a destinazione”). Meno immediati e facilmente percepibili sono i benefici dal punto di vista della salute e dell’ambiente, ma a lungo termine appaiono anch’essi lampanti. Risultano indispensabili campagne di sensibilizzazione e informazione del cittadino e di coinvolgimento anche mediante la creazione di giochi e sfide tra gli aderenti e sistemi di premialità.

<b>Con chi lavorare</b>	Amministrazioni, aziende (datori di lavoro) e scuole, associazioni, aziende terze (sponsor).
<b>Come monitoro i risultati</b>	Numero di spostamenti in bicicletta e/o a piedi, monitoraggio inquinamento da traffico, numero di cittadini aderenti alle iniziative, numero di aziende terze (sponsor) aderenti e numero di premi ritirati.

## Tavolo di lavoro “Aree periferiche con importanti infrastrutture pubbliche”

### Partecipanti:

- Assoutenti Veneto
- Comune di Monselice
- Confindustria
- Regione Piemonte
- Cittadini



Il Tavolo è incentrato sulla mobilità insistente nelle aree periferiche, distanti cioè dai grandi centri urbani, nelle quali sono insediate grandi infrastrutture pubbliche che svolgono il ruolo di importanti poli attrattori e generatori di mobilità. Tali aree sono spesso fornite di adeguate infrastrutture e/o di servizi di trasporto pubblico in grado di soddisfare la domanda di mobilità attratta e generata dalle grandi infrastrutture pubbliche presenti così come la domanda di mobilità da e per le altre zone dell'area. È il caso, per esempio, del territorio circostante l'importante ospedale di Schiavonia (sede anche di corsi universitari) che sorge a metà strada tra i comuni di Monselice ed Este, a circa 30 km da Padova, in una zona prettamente rurale priva di centri urbani di grandi dimensioni.

- **Problema dell'area:** i partecipanti al tavolo di lavoro hanno individuato come principale problema dell'area il non adeguato livello di servizio del trasporto pubblico che risulta essere spesso deficitario nei confronti dell'utilizzo dell'auto privata; questo deficit prestazionale è dovuto sia alla bassa frequenza dei mezzi e/o alla difficile accessibilità da tutte le diverse zone dell'area (caratteristiche specifiche dell'offerta TPL) che a motivi legati ai *vantaggi* dell'auto privata dovuti alla fluidità del traffico (non si lamentano particolari problemi di congestione) e, soprattutto, alla facilità di parcheggio presso le grandi strutture (che non disincentiva l'utilizzo del mezzo proprio); un'altra criticità, non secondaria, del trasporto pubblico è la mancanza di informazioni *real time* (o

quasi) utili a pianificare il proprio spostamento (“so che l’autobus passa ogni ora, ma non so quanto dovrò aspettare alla fermata”).

- **Comportamento da cambiare:** i comportamenti da cambiare sono sia quelli relativi alla sfera del quotidiano (spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-studio) sia quelli occasionali legati al recarsi presso la grande struttura (visita medica o visita a pazienti come nel caso dell’ospedale di Schiavonia). Occorre tuttavia cambiare anche il modus operandi per l’individuazione dei luoghi in cui far sorgere queste grandi strutture (“la classica cattedrale nel deserto”) e anche mettere in atto politiche per favorire l’utilizzo del mezzo pubblico.
- **Chi deve cambiare comportamento:** le principali categorie di persone che devono cambiare il proprio atteggiamento sono coloro che lavorano presso queste grandi strutture (e anche coloro che vi studiano, nel caso dell’ospedale di Schiavonia) ed i relativi utenti; unitamente, però, dovrebbero modificare il proprio modus operandi anche gli Amministratori (coloro che scelgono dove far sorgere una struttura pubblica) ed i Gestori dei servizi di trasporto (che dovrebbero offrire un servizio più vicino alle attese dei potenziali utenti).
- **In che modo:** i partecipanti al Tavolo di lavoro hanno individuato tre principali tipologie di azioni che potrebbero indurre al cambiamento del comportamento e delle abitudini.

### *Promuovere l’auto in condivisione (car pooling)*

Promuovere l’auto in condivisione, incentivando i colleghi che vivono vicino e che hanno gli stessi orari ad utilizzare un’unica auto invece di prendere ciascuno la propria. I vantaggi, oltre a quello di riduzione del numero di veicoli in circolazione (con tutto quello che ne consegue), sarebbero, per i singoli utenti, minori costi e un miglioramento delle condizioni di viaggio (viaggiare in compagnia vs viaggiare soli).

<b>Con chi lavorare</b>	Dipendenti/studenti (che dovrebbero viaggiare in car pooling), Aziende (datori di lavoro) e Amministrazioni Pubbliche (che, entrambe, dovrebbero favorire e incentivare la pratica del car pooling)
<b>Come monitoro i risultati</b>	Numero di aderenti all’iniziativa, occupazione dei mezzi (passeggeri per auto), livelli di inquinamento

### **Miglioramento del servizio TPL**

Migliorare il servizio TPL adeguando le frequenze, l'accessibilità (dislocazione delle fermate) e lo scambio modale con il treno, creando un sistema di diffusione delle informazioni dinamico e in tempo reale, istituendo servizi navetta verso le principali relazioni, così da attrarre verso il mezzo pubblico una consistente quota di persone che, oggi, si spostano in auto. I vantaggi risiedono nella diminuzione del numero di veicoli circolanti, in un miglioramento delle condizioni di viaggio (mancanza dello stress da guida) e nella riduzione dei costi di viaggio.

<b>Con chi lavorare</b>	Gestori TPL, Amministrazioni Pubbliche, aziende terze (sponsor), cittadinanza attiva.
<b>Come monitoro i risultati</b>	Variazione della frequenza delle corse, numero di passeggeri trasportati, diminuzione di auto in sosta presso i parcheggi delle strutture, inquinamento da traffico.

### **Sistema di incentivi (aziendali e/o pubblici) all'utilizzo di servizi di trasporto sostenibili**

Attuare un sistema di incentivi finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile. Gli incentivi possono essere attuati dalle aziende e/o dalle Amministrazioni con l'apporto o meno di soggetti terzi in qualità di sponsor e potrebbero essere erogati direttamente dall'azienda (parcheggio aziendale nel caso di car pooling, ore di permesso premio per chi utilizza il mezzo pubblico o la bici, ecc.), dall'Amministrazione (contributo per l'acquisto di bici e/o di abbonamenti al TPL) o dagli sponsor (scontistica, regali/gadget, ecc.).

<b>Con chi lavorare</b>	Lavoratori, Aziende, Amministrazioni Pubbliche, aziende terze (sponsor) e con il coinvolgimento della cittadinanza attiva.
<b>Come monitoro i risultati</b>	Numero di passeggeri del trasporto pubblico, numero di utenti del car pooling, numero di auto parcheggiate presso la struttura, importo dei premi (scontistica e regali) messi a disposizione dagli sponsor.

## CONCLUSIONI

Il Workshop ha consentito, oltre a divulgare buone pratiche a sostegno della mobilità sostenibile grazie agli interventi dei diversi relatori, a raccogliere interessanti indicazioni per far sì che gli interventi e le azioni riescano effettivamente ad incidere sui comportamenti di mobilità.

Dalle discussioni nei 3 Tavoli di lavoro, infatti, è innanzitutto emerso come, al di là delle specifiche problematiche e delle relative possibili soluzioni, un elemento importante per il perseguimento degli obiettivi può essere sintetizzato nel **coinvolgimento attivo di tutti i diversi attori**: gli amministratori ed i pianificatori territoriali e le società di trasporto pubblico, in primis, ma anche i cittadini e le associazioni (ambientali, territoriali, di categoria, ecc.) e gli amministratori di quei luoghi e servizi verso i quali è diretta la mobilità (sedi di lavoro, scuole, uffici pubblici, ecc.). Il coinvolgimento deve essere spostato verso un rapporto maggiormente paritetico, non sono più le amministrazioni o le aziende di trasporto che calano dall'alto le loro decisioni, ma devono essere ascoltati i fruitori (reali e potenziali) del servizio di trasporto e del territorio.

Dai Tavoli è emerso, inoltre, un **incoraggiante livello di conoscenza**, da parte dei cittadini e delle associazioni, **delle problematiche ambientali derivanti da comportamenti di mobilità non sostenibile**.

Un altro aspetto emerso in modo trasversale in tutti i Tavoli è legato al convincimento che **gli obiettivi siano più facilmente perseguibili tramite approcci basati sul gaming** (io sfido i miei amici/colleghi a chi mette in atto comportamenti di mobilità sostenibile) **e/o sulla premialità** (io vengo premiato se mi sposto in modo sostenibile).