

Caro lettore,

La povert  di mobilit  non riguarda solo l'individuo, ma anche la nostra societ  nel suo complesso. Gli esperti di mobilit  hanno bisogno di comprendere meglio il problema, per questo   attualmente l'argomento centrale di diversi progetti di ricerca nazionali e internazionali. Il mobility management pu  ridurre notevolmente la povert  di mobilit  e questo e-update fornir  alcuni esempi.

Cos'  la povert  di mobilit ?

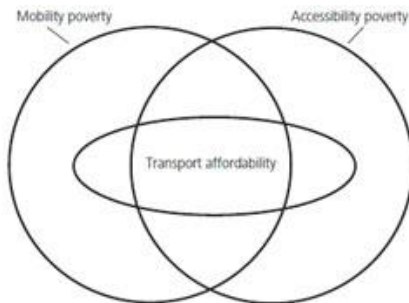


Figure 1. Transport poverty and related sub-concepts (authors' own elaboration)

  Lucas, Mattioli, Verlinghieri e Guzman

Definire questo concetto non   cos  semplice, ma proviamo a farlo proprio all'inizio di questa e-update. Secondo lo studio dell'Universit  di Leeds **"La povert  di trasporti e le sue conseguenze sociali negative"**, la povert  di mobilit    identificata come "una mancanza sistematica di trasporti (di solito motorizzati) che genera difficolt  nello spostarsi, spesso (ma non sempre) connessa alla mancanza di servizi o infrastrutture".

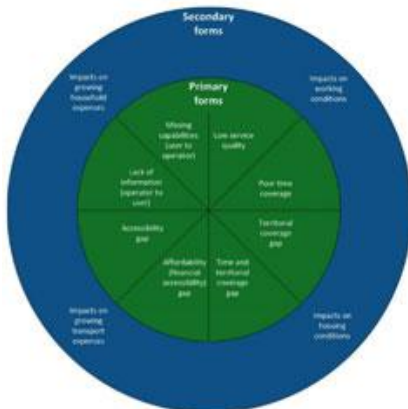
La povert  di mobilit    una sotto-categoria della povert  di trasporti, una nozione pi  ampia e generale, che identifica un campo di ricerca/policy e comprende i seguenti sottoconcetti: povert  di mobilit , povert  di accessibilit , convenienza dei trasporti ed esposizione alle esternalit  dei trasporti.

  il pi  recente approccio relativo ai livelli di accessibilit  ai sistemi e ai servizi di trasporto pubblico e su come siano correlati a fattori quali i prezzi e la copertura.

La povert  di mobilit  si riferisce a una mancanza sistematica di opzioni di trasporto e mobilit . Nonostante ci , vengono investite somme ingenti in infrastrutture per lo pi  adatte alle automobili, ma sfortunatamente queste non rispondono ai bisogni di coloro che non possono permettersi un'auto, ma tendono invece a beneficiarne maggiormente i "non poveri". I problemi di mobilit  sono quindi spesso il risultato di situazioni di povert  e allo stesso tempo contribuiscono a crearle.

La povert  di mobilit  compare in forma primaria e secondaria. Mentre la forma primaria descrive la mancanza di servizi e infrastrutture (bassa qualit  del servizio, mancanza di precisione e copertura territoriale, carenza di accessibilit , mancanza di informazioni, ecc.), la forma secondaria si riferisce all'impatto derivante da scarse offerte di mobilit  come ad es. l'accesso limitato al mercato del lavoro o l'aumento delle spese per la casa e la mobilit , che in seguito portano a forti ineguaglianze.

Ulteriori approfondimenti sui **vari esempi** di povert  di mobilit  primaria e secondaria possono essere trovate [qui](#).



  Andras Ekes, Metropolitan research institute Budapest

Le piattaforme di mobilit  aumentano le possibilit  di trovare un lavoro



  WIMOOV

In Francia, quando le difficolt  di viaggio ostacolano l'accesso al lavoro, **delle associazioni propongono azioni per migliorare le capacit  di mobilit  delle persone** che affrontano queste difficolt . Pi  di un centinaio di "piattaforme di mobilit " organizzano e coordinano queste azioni a livello locale.

Questo servizio   rivolto principalmente a persone che affrontano difficolt  sociali e professionali significative. Di solito vengono indirizzati alla piattaforma da un assistente sociale o da un consulente del servizio di collocamento.

In pratica, una piattaforma elenca tutte le offerte di trasporto pubblico esistenti e i servizi di mobilit . I professionisti insegnano ai beneficiari a fare un uso migliore dei trasporti pubblici.



© Plateforme E-Mobilité

Quando l'offerta per il trasporto pubblico è insufficiente o mancante, le piattaforme si basano su associazioni che organizzano carpooling solidale. Infine, se nessun'altra soluzione è possibile, alcune piattaforme offrono prestiti di scooter o automobili. A volte l'accesso a schemi di microcredito consente l'acquisto di un veicolo.

Wimooov (in francese) è un esempio di piattaforma le cui attività sono state estese all'intero territorio nazionale. Un altro esempio, tra i molti, è la **Plate-forme Emploi** (in francese) della regione meridionale dell'Alvernia Rodano-Alpi.

Programma per sostenere la riduzione delle tariffe dei trasporti pubblici in Portogallo



© Instituto da Mobilidade e dos Transportes

Il Portogallo ha recentemente approvato il Programma per la riduzione delle tariffe del trasporto pubblico **PART** (sito web in portoghese), un'iniziativa volta a combattere gli effetti negativi associati alla mobilità, come l'esclusione sociale (assieme alla congestione stradale, alle emissioni di gas serra, all'inquinamento atmosferico, a quello acustico e al consumo di energia).

A seguito della crisi economica, c'è stata una carenza di finanziamento del sistema di trasporto pubblico, che ha portato a tariffe che hanno aumentato l'esclusione sociale soprattutto nelle aree metropolitane, dove sono state osservate le maggiori disuguaglianze.

Pertanto, PART intende essere **uno strumento di coesione territoriale e sociale**, comprendente un modello di finanziamento che garantisce equità tra le aree metropolitane di Lisbona e Oporto e il resto del territorio nazionale. PART, con l'obiettivo di attrarre passeggeri verso il trasporto pubblico, sostiene le autorità di trasporto nella gestione di un modello tariffario equilibrato, nel quadro delle loro competenze.

La distribuzione dei finanziamenti per le aree metropolitane (Lisbona e Oporto) e le comunità intercomunali tiene conto del volume di persone che utilizzano i trasporti pubblici, del tempo medio di trasporto pubblico e del fattore di complessità dei sistemi di trasporto.

L'accesso al finanziamento di PART è soggetto a un contributo minimo da parte delle comunità intercomunali o delle aree metropolitane che nel 2019 corrisponde al 2,5% dell'importo totale del finanziamento.

Sono qualificati al finanziamento nell'ambito di questa iniziativa seguenti interventi:

- Supporto per la riduzione delle tariffe per tutti gli utenti;
- Supporto per riduzioni tariffarie o uso gratuito per specifici gruppi target;
- Supporto per "pass familiari";
- Supporto per i cambiamenti tariffari derivanti dalla riprogettazione delle reti di trasporto e dalla modifica dei sistemi tariffari.

L'Istituto per la Mobilità e i Trasporti monitora PART e presenterà un rapporto nazionale che ne valuterà l'impatto sul sistema nazionale di trasporto pubblico e mobilità entro la primavera del 2020.

Il trasporto di utilità sociale fornisce mobilità ai poveri in Francia



© Les Retz'Chauffeurs

Quando il trasporto individuale o collettivo è inesistente o inaccessibile, le associazioni offrono una soluzione d'emergenza chiamata "trasporto di utilità sociale" (TSU).

Il servizio è destinato a persone con accesso limitato al trasporto pubblico o individuale.

Questo schema è organizzato da associazioni o autorità locali pubbliche e riunisce autisti volontari. Quando un richiedente fa domanda di trasporto, l'associazione identifica un autista volontario che può accompagnare e supportare il richiedente. Il conducente può essere risarcito per il viaggio su base tariffaria.

Una delle tante iniziative locali è **The Retz'Chauffeurs** (in francese) che fornisce servizi di TSU nell'area urbana di Pornic-Pays de Retz (55.000 abitanti, distribuiti su 14 comuni).

I Paesi Bassi stanno sviluppando indicatori per

mappare i rischi della povertà di mobilità



© Hollandse Hoogte / Robin Utrecht

Statistics Netherlands (CBS), l'ufficio statistico nazionale, ha sviluppato un **nuovo indicatore che rappresenta il rischio di povertà di mobilità**. Astrid Kampert, ricercatore statistico, spiega:

"In passato, molte ricerche sulla povertà di mobilità sono state svolte in modo qualitativo e focalizzate esclusivamente su una regione specifica. La CBS, essendo ricca di dati sull'intero territorio olandese, sia a livello individuale che a livello familiare, ha permesso ai ricercatori di tracciare il rischio di povertà di mobilità a livello di quartiere. L'indicatore è costituito da sei caratteristiche: reddito, proprietà del veicolo, distanza dal trasporto pubblico, distanza dai servizi pubblici, disabilità fisica o mentale, età. In secondo luogo, è stata sviluppata una geo-visualizzazione del rischio relativo all'indicatore di povertà di mobilità per le città di Heerlen e Utrecht, che consente di evidenziare la povertà di mobilità a livello di quartiere".

L'indicatore sviluppato è una prima prova e getta le basi per ulteriori sviluppi e l'utilizzo di altre fonti di informazione. La CBS ha lanciato una call aperta a tutti gli attori e città al fine di migliorare e arricchire questo indicatore, come discusso in [Rischio op vervoersarmoede](#) (in olandese).

Sviluppo di strumenti digitali per la mappatura dei lavori e delle loro opzioni di mobilità in Belgio



© naarjobsindehaven.be, Nazka Maps

L'accesso ai posti di lavoro è uno degli aspetti principali della povertà di mobilità secondaria. Trasformare questa situazione è una delle **principali sfide affrontate dai responsabili politici nel superare la povertà di mobilità**.

In Belgio è stato sviluppato uno strumento pilota di mappatura digitale per riunire le offerte di lavoro e le diverse opzioni di mobilità per raggiungere quei posti di lavoro nell'area portuale di Anversa. Lo strumento chiamato [naarjobsindehaven.be](#) può essere tradotto con **"verso i posti di lavoro nel porto"**.

Questa vasta area industriale è uno dei principali poli di attrazione economica delle Fiandre, con un costante bacino di posti di lavoro a bassa e media esperienza. I candidati idonei per queste offerte spesso incontrano qualche tipo di povertà di mobilità, dal momento che l'offerta di mobilità in quest'area è molto diversificata e legata alla posizione specifica dell'azienda. Riunendo sotto lo stesso tetto e in modo smart sia l'offerta, precedentemente disorganizzata, sia le diverse opzioni di mobilità, questo strumento e la mappa che ne fa parte sono facilmente utilizzabili dall'agenzia di collocamento (VDAB) e da altri attori.

Convinti del successo, i partner del progetto hanno già abbozzato un ulteriore progetto. Il desiderio è quello di diffondere questa pratica in tutta la regione delle Fiandre con l'apertura di **"Naarjobs.be"** (sito completo in olandese online disponibile entro il 19 giugno). Questo progetto ha ottenuto un finanziamento dal fondo [Smart Mobility Belgium](#), lanciato dal governo federale, consentendo un ulteriore sviluppo di questo strumento di successo.

Tre progetti europei sulla povertà di mobilità sono attualmente in corso



© H2020 Inclusion

La povertà di mobilità e le sue conseguenze sociali persistenti richiedono un adeguato cambio di paradigma, a tutto campo, nell'approccio ai sistemi di mobilità, nella pianificazione e nella definizione delle politiche. Passo dopo passo, sono stati compiuti progressi negli ultimi anni con diversi progetti pionieristici che guidano la ricerca sulla povertà di mobilità nelle sue diverse forme. Attualmente sono in corso **tre progetti europei sul tema della povertà di mobilità**: Horizon 2020 [HiREACH & Inclusion](#) e il progetto [SMARTA](#) (aree di trasporto rurale intelligente). Ognuno con la propria particolare attenzione e enfasi nel vasto campo della povertà di mobilità. SMARTA si concentra sulla ricerca di connessioni tra mobilità condivisa sostenibile e trasporto pubblico nelle aree rurali, mentre Inclusion lavora sull'accessibilità e sull'inclusività delle soluzioni di trasporto nelle aree urbane e rurali remote. HiREACH, a modo proprio, lavora a soluzioni di mobilità innovative per far fronte alla **povertà di trasporti**.

Conclusioni:

Dalla ricerca accademica agli esempi innovativi mostrati sopra, la povertà di mobilità sta finalmente uscendo dall'ombra. Restano numerose sfide come: nuove barriere che sta creando un sistema di mobilità sempre più guidato dalla tecnologia, la presenza sproporzionata delle soluzioni focalizzate sulle aree urbane e l'importante questione del far fronte alla mobilità di una popolazione sempre più anziana.

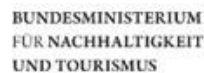
La sfida è quella di continuare a spingere e mirare all'inclusività di tutti questi progressi tecnologici.

Dovremmo continuare a sforzarci di rendere la povertà di mobilità un tema su cui attrarre l'attenzione generale di tutte le parti politiche. Dovremmo invece cercare di evitare di cadere nella trappola del considerare la povertà di mobilità come un argomento "bello da trattare" e da affrontare solo con iniziative locali su piccola scala, come piccole gocce in un oceano. È tempo di affrontare la povertà di mobilità sia dal punto di vista politico che finanziario in un quadro più ampio, con azioni concrete. Se vogliamo liberarci della nostra idea tipica del ventesimo secolo di una mobilità incentrata sull'automobile e abbracciare un sistema di mobilità moderno e incentrato sulle persone, quando si tratta in modo adeguato la mobilità, il tema della povertà dovrebbe essere sempre in cima alla nostra lista di priorità.

Prossimi eventi

- **International Transport Forum Summit**
23-24 maggio | Lipsia, Germania
<http://2019.itf-oecd.org/>
- **EPSO Annual Conference**
23-24 maggio | Livorno, Italia
<https://www.espo.be/events>
- **UITP Global Public transport Summit**
10-12 giugno | Stoccolma, Svezia
<https://uitpsummit.org/>
- **SUMP Conference**
17-18 giugno | Groningen, Paesi Bassi
<http://www.eltis.org/participate/...>
- **Velo-city**
25-28 giugno | Dublino, Irlanda
<https://www.velo-city2019.com/>
- **CIVITAS Forum**
2-4 ottobre | Graz, Austria
<https://civitas.eu/forum2019>
- **Walk21**
7-11 ottobre | Rotterdam, Paesi Bassi
<https://www.walk21.com/rotterdam>

Per maggiori informazioni, visita il [calendario EPOMM](#).



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



ECOMM 2018



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive