



MUOVERSI IN MONTAGNA

Nuove sfide della mobilità e buone pratiche sostenibili

INDICE:

1. Introduzione progetto Abitanti Temporanei	2
a. Struttura del progetto	
b. Finalità del report	
c. Struttura del report	
d. Attori coinvolti	
2. Mobilità nelle aree interne e aree montane	4
a. Territori coinvolti	
b. Aspetti territoriali	
c. Problemi economico-sociali	
d. Offerta del trasporto pubblico	
e. Mobilità interna e intercomunale	
f. Mobilità ciclo-pedonale	
g. Analisi SWOT	
3. Buone pratiche	8
a. Convegno Muoversi in montagna - 20 giugno 2020	
b. Progetto Smart Walking - Davide Fiz	
c. Mobilità sostenibile in aree montane - Mariapaola Ritrovato (Decisio)	
d. "Muoviti per salvare il pianeta!" Un digital escape game per la mobilità sostenibile - Erika Meneghin (GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone, Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis e Città Metropolitana di Torino)	
4. Conclusioni	12

Introduzione progetto Abitanti Temporanei

Struttura del progetto

Il progetto "Abitanti Temporanei" ha l'obiettivo di attivare un processo di rigenerazione urbana in quei territori che vivono condizioni di fragilità sociale, culturale ed economica per l'assenza di servizi contemporanei. L'azione principale del progetto vede la ri-attivazione di due spazi pubblici al fine di entrare nella rete delle strutture disponibili sulla piattaforma NATworking. I due spazi vogliono diventare luoghi di prossimità aperti a tutti, presidi territoriali quotidiani, dove nascono percorsi di integrazione e comunità. I comuni che hanno aderito al progetto "Abitanti temporanei" mettendo a disposizione alcune strutture comunali non più utilizzate sono il **Comune di Saint Marcel** in Valle D'Aosta e il **Comune di Inverso Pinasca** in Piemonte.

Il progetto si struttura su 3 linee principali:

- 1) Adeguamento degli spazi pubblici adattati per nuove esigenze di vita e lavoro
- 2) Attività di promozione del cicloturismo e mobilità sostenibile**
- 3) Laboratorio intergenerazionale su botanica, memoria di comunità e storytelling

La seconda azione volta alla promozione della mobilità ciclabile e sostenibile nei territori montani, si è articolata in più fasi.

Una fase pratica >> I due comuni coinvolti nel progetto sono stati il campo di azione di un gruppo di street artist che si è recato presso i comuni tramite un bike tour per realizzare alcune opere lungo il percorso in accordo con le pubbliche amministrazioni.

Una fase di indagine >> Tramite il confronto con i sindaci dei comuni è stata realizzata una valutazione delle abitudini di mobilità dei residenti e dei punti di forza e debolezza dell'offerta di mobilità nel territorio.

Successivamente è stato organizzato un convegno per riflettere su come aumentare l'accessibilità dei comuni e migliorare l'attrattività dei territori, attraverso il racconto di buone pratiche e progetti innovativi di mobilità sostenibile. Il convegno si è tenuto in modalità virtuale il 20 giugno 2022. **I risultati della fase di indagine e del convegno sono l'oggetto del presente report.**

Finalità del report

Il settore dei trasporti rappresenta uno degli asset principali per la riduzione delle emissioni climalteranti e uno sviluppo urbano sostenibile. Questa sfida si fa particolarmente difficile nei territori rurali e montani dove le pubbliche amministrazioni devono affrontare problemi come lo spopolamento e una radicata abitudine delle comunità alla mobilità veicolare privata. La mancanza di un sistema economico attivo ha come prima conseguenza la riduzione dei servizi di trasporto pubblico, che fa ricadere l'onere degli spostamenti sulla mobilità privata. Questo breve report vuole analizzare i problemi legati alla mobilità delle aree montane e presentare alcune buone pratiche per rilanciare lo sviluppo locale delle aree interne tramite iniziative ed azioni volte a promuovere una mobilità sostenibile.

Struttura del report

Il documento è diviso in quattro sezioni. Una parte introduttiva che spiega l'ambito del progetto Abitanti Temporanei e le finalità del report. Una seconda sezione che approfondisce il contesto

territoriale dei due comuni, Inverso Pinasca e Saint-Marcel, spiegando quale sia ruolo della mobilità nei territori rurali e montani. La sezione 3 è un estratto dei risultati emersi dal convegno tenutosi il 20 giugno 2022, che offre un esempio di buone pratiche e soluzioni che possono essere adottate per migliorare la mobilità nelle aree interne. Infine, una sezione di conclusioni che sintetizzano il lavoro d'indagine.

Attori coinvolti

Il report "MUOVERSI IN MONTAGNA - Nuove sfide della mobilità e buone pratiche sostenibili" ha coinvolto i sindaci dei due comuni partner del progetto Abitanti Temporanei, Enrico Tron (Inverso Pinasca) ed Andrea Bionaz (Saint-Marcel), ed i tre contributori esterni che hanno partecipato al convegno del 20 giugno 2022, Davide Fiz, progetto Smart Walking, Mariapaola Ritrovato, Dislivelli, e Erica Meneghin, GAL è Valli di Lanzo Ceronda Casternone.

1. Mobilità nelle aree interne e aree montane

I Territori coinvolti

Inverso Pinasca (TO)

Il comune di Inverso Pinasca si trova lungo la Val Chisone, nell'ambito della città Metropolitana di Torino, ed è servito dalla strada provinciale SP23R che funge da asse di spostamento principale per tutti i comuni della valle. Inverso Pinasca ha circa 700 abitanti e viste le sue ridotte dimensioni, offre una serie di servizi molto limitati alla popolazione. Per questo motivo gli abitanti si devono spostare verso Pinerolo che è il centro di maggiori dimensioni e che si trova a circa 15 km verso la bassa valle. Il comune fa parte dell'Unione Montana Valli Chisone e Germanasca.

Saint-Marcel (AO)

Il comune di Saint-Marcel si trova in Valle d'Aosta sul versante sud della Dora Baltea. Rispetto al caso piemontese, Saint Marcel ha una dimensione leggermente maggiore con circa 1300 abitanti, che orbitano sul capoluogo di regione Aosta, posto a circa 13 km. L'ampiezza maggiore della valle ha permesso di costruire un maggior numero di infrastrutture di collegamento con il comune di riferimento e con i comuni limitrofi. Oltre la strada statale che funge da asse di collegamento per gli autobus di linea è presente anche l'autostrada E25 e la linea ferroviaria Ivrea-Aosta.

Saint Marcel fa parte dell'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilis, ed in particolare collabora con i comuni adiacenti, Nus e Fénis, per progettualità legate ai trasporti e la mobilità.

Aspetti territoriali

Entrambi i comuni si trovano in un contesto montano molto specifico, in una zona rurale ma a poca distanza da un centro abitato di riferimento per tutti i servizi scolastici-sanitari e che funge da nodo attrattore per i lavoratori e gli studenti.

Per quanto riguarda gli aspetti territoriali, entrambe le località sono localizzate su un solo versante della valle, con la popolazione insediata a diverse quote altimetriche lungo il fianco della montagna. I servizi per il trasporto pubblico sono concentrati a fondo valle in prossimità delle strade di scorrimento principali o della ferrovia, rendendo non attrattivo l'utilizzo dei mezzi pubblici per chi abita a distanze o a quote altimetriche maggiori.

Problemi economico/sociali

Come accaduto nei decenni scorsi per molti centri abitati localizzati nelle aree interne di tutta Italia, i due comuni hanno registrato un costante abbandono da parte delle attività industriali e produttive. Molti dei servizi di trasporto pubblico erano legati direttamente alle aziende sul territorio che li finanziavano per i dipendenti ma anche per tutta la cittadinanza. Con la mancanza di opportunità lavorative non sono spariti solamente i servizi di trasporto ad esse connessi, ma si è avviato un generale processo di spopolamento del territorio. I residenti in cerca di lavoro si sono spostati verso i grandi centri urbani e coloro che sono rimasti sul territorio sono sempre più dipendenti dal mezzo privato. La mancanza di un sistema di trasporto pubblico alternativo genera enormi problemi d'isolamento. A risentirne maggiormente sono le categorie che non hanno accesso all'uso della macchina, giovani minorenni ed anziani, i quali fanno fatica ad accedere ai servizi base, scolastici e sanitari, che non più presenti nei piccoli comuni per via dell'insufficiente numero di abitanti. È esemplare il caso di Inverso Pinasca, nel quale era presente una scuola primaria che è stata chiusa nel 2018. Qui il numero dei bambini si è ridotto in modo eccessivo negli ultimi anni nonostante il numero degli abitanti rimanesse costante.

Questa decrescita è dovuta al fatto che per praticità i genitori preferiscono portare i bambini a scuola nei paesi dove lavorano, e così la scuola di Inverso Pinasca è stata chiusa.

Offerta del trasporto pubblico

Per quanto riguarda l'offerta di trasporto pubblico di lungo raggio entrambi i comuni fanno riferimento ai servizi di linea che attraversano il territorio lungo la strada principale di fondovalle, per attestarsi nei centri di riferimento, Pinerolo ed Aosta. Questi servizi risultano però poco attrattivi. Nel caso di Inverso Pinasca a causa del limitato numero di corse durante la giornata, mentre nel caso di Saint Marcel per la posizione poco favorevole della fermata che si trova sulla strada statale, difficilmente raggiungibile dal centro del paese. Attualmente è in corso di valutazione la proposta per avvicinare la fermata al paese rendendola più sicura ed accessibile.

Inoltre, il comune valdostano ha il vantaggio di avere una stazione ferroviaria a breve distanza, nel comune di Nus, che serve quotidianamente circa 700 passeggeri in andata e ritorno. Proprio in questa stazione i comuni della valle hanno proposto di creare un hub per la mobilità elettrica, con punti di ricarica per veicoli (auto e bici), sfruttando il progetto di elettrificazione della linea avviato da parte di Ferrovie dello Stato.

In aggiunta ai servizi di linea, entrambi i comuni mettono a disposizione delle navette dedicate agli studenti per raggiungere i principali complessi scolastici dei comuni limitrofi. Tuttavia, tale servizio si concentra solamente nell'orario scolastico lasciando poche alternative per gli spostamenti durante i mesi estivi, nei fine settimana e nelle ore pomeridiane.

Infine, servizi di trasporto pubblico non di linea sono disponibili a chiamata, sia per esigenze specifiche che per attività personali. Ad esempio nel comune di Inverso Pinasca è attivo il servizio "Ti vengo a prendere" dedicato alle persone anziane o con condizioni di mobilità ridotta, al fine di raggiungere i centri ospedalieri più lontani. Mentre il Comune di Saint Marcel ha attiva una collaborazione con la comunità montana per servizi a chiamata a disposizione di tutti i residenti, e un servizio nelle ore notturne pensato in particolare per gli spostamenti dei giovani.

Mobilità interna e intercomunale

Anche per quanto riguarda la mobilità interna al comune ed i brevi spostamenti tra i comuni limitrofi, la macchina è il sistema di spostamento prediletto per diversi motivi. La complessa orografia territoriale rende anche gli spostamenti più brevi difficili da affrontare a piedi per via del dislivello. Inoltre, la mobilità privata si è ormai radicata come alternativa più semplice e conveniente nelle abitudini delle persone. La scelta di affidarsi quasi esclusivamente al mezzo veicolare privato si riscontra nell'osservazione dello spazio pubblico stradale, che è adibito quasi totalmente al servizio delle macchine, mentre mancano infrastrutture per mobilità pedonale e ciclabile, quali percorsi protetti o parcheggi.

Sono presenti alcune linee di autobus intercomunali, con una frequenza molto limitata e che sono utilizzate prevalentemente dalla popolazione più anziana. Anche in quest'ambito però i comuni stanno cercando di ampliare l'offerta di servizi. Ad esempio il Comune di Saint Marcel ha fatto richiesta per essere incluso nella linea Saint Pierre – Villefranche, che attualmente lambisce il territorio comunale senza nessuna fermata. Questa linea è anche oggetto di proposta per l'inserimento di navette completamente elettriche.

Mobilità ciclo-pedonale

La mobilità ciclabile è l'ambito in cui si stanno facendo i maggiori investimenti a livello regionale, volti in particolar modo all'utenza cicloturistica, e di conseguenza anche i piccoli comuni riescono a beneficiare di nuove soluzioni sul proprio territorio.

Dal 2020 il comune di Inverso Pinasca è collegato a Pinerolo tramite il percorso ciclabile Pinerolo-Pinasca che vuole offrire un percorso sicuro per gli spostamenti ciclabili. Mentre nella parte più alta della valle stanno emergendo sempre più percorsi dedicati alle mountain-bike che permettono di attraversare il territorio e scoprire le sue bellezze naturali, anche se queste sono dirette prevalentemente ad un uso sportivo.

Nel caso di Saint Marcel, il comune si trova interessato dalla realizzazione della nuova ciclabile metro montana che percorrerà tutto il fondovalle valdostano. Al momento è in



Ciclabile Pinerolo-Perosa

fase di completamento il lotto centrale che interessa proprio i comuni di Saint Marcel, Nus e Fénis, ma gli effetti della nuova infrastruttura sono già visibili. Infatti, è aumentato il numero di ciclisti che da Aosta si sposta verso la bassa valle, e le attività economiche ricettive presenti nel territorio hanno già mostrato interesse per attivare un'offerta dedicata ai ciclisti e cicloturisti. Sono molte le iniziative avviate per rendere questa ciclabile che percorre il lato destro del fiume Dora Baltea, il più accessibile possibile, sia in termini di segnaletica che di infrastrutture. Infatti, i tre comuni del lotto centrale hanno richiesto uno studio di progetto per la realizzazione di una passerella ciclo pedonale all'altezza della stazione ferroviaria nel comune di Nus. Essendo il



Ciclabile metro montana Valle d'Aosta

comune sul versante opposto della vallata rispetto a Saint Marcel e Fénis, è attualmente escluso dal percorso ciclabile. Realizzare una passerella permetterebbe di agevolare l'accesso dei residenti di Nus alla ciclabile, e di quelli di Saint Marcel e Fénis alla stazione dei treni, creando una sinergia tra mobilità ferroviaria e ciclabile.

Infine, uno dei trend che ha maggiore rilevanza è la diffusione di biciclette a pedalata assistita che permettono di superare i dislivelli fisici e percorrere lunghe distanze senza problemi. Per questo motivo il comune di Saint Marcel ha creato alcune postazioni di ricarica in diversi punti del



Saint Marcel, punto di ricarica per bici elettriche

paese ed ha aderito al progetto Boudza tè. L'iniziativa prevede un rimborso chilometrico per quanti decidano di spostarsi in bici negli spostamenti casa-lavoro, fino ad un massimo di 5 euro/giorno e 60 euro/mese. Il rimborso avviene in buoni spesa che possono essere consumati presso le attività economiche locali associate al progetto. Le amministrazioni sperano che queste iniziative economiche e la diffusione delle bici a pedalata assistita possano essere uno stimolo sufficiente per spingere le persone a cambiare le proprie abitudini ed utilizzare la bici al posto della macchina.

Analisi SWOT sistema di mobilità comuni di Inverso Pinasca e Saint Marcel:

Punti di forza

- Ambito naturale attrattivo;
- Servizi di trasporto pubblico a chiamata;
- Promozione della mobilità attiva tramite iniziative dedicate;

Punti di debolezza

- Dislivello sfavorevole alla mobilità ciclo-pedonale;
- Mancanza di servizi pubblici (istruzione, sanità) e privati (attività economiche) dentro al comune o nei comuni limitrofi;
- Servizi di trasporto pubblico concentrati nel periodo scolastico;
- Abitudini di mobilità legate all'uso del mezzo veicolare privato;

Opportunità

- Nuovi collegamenti ciclo/pedonali;
- Investimenti nel settore turistico;
- Iniziative di condivisione del mezzo privato;
- Mobilità elettrica, bici a pedalata assistita;

Minacce

- Spopolamento dei territori;
- Mancanza di fondi per il trasporto pubblico;

2. Buone pratiche per la mobilità sostenibile

Convegno Muoversi in montagna - 20 giugno 2020

In parallelo all'indagine avviata per valutare la mobilità dei comuni coinvolti nel progetto Abitanti Temporanei, è stato organizzato un convegno per riflettere come aumentare l'accessibilità alle aree montane e migliorare l'attrattività dei territori, attraverso il racconto di buone pratiche e progetti innovativi di mobilità sostenibile.

Il convegno dal titolo "Muoversi in montagna - Nuove sfide della mobilità e buone pratiche sostenibili", è stato organizzato da NATworking APS e Associazione Dislivelli, e si è tenuto in modalità virtuale il 20 giugno 2022.

Al convegno hanno partecipato i due sindaci dei comuni coinvolti nel progetto Abitanti Temporanei, Enrico Tron, Comune di Inverso Pinasca, e Andrea Bionaz, Comune di Saint Marcel. Oltre ai sindaci hanno presentato le loro esperienze di buone pratiche i seguenti ospiti esterni:

- Davide Fiz - Progetto Smart Walking
- Mariapaola Ritrovato (Decisio) - Mobilità sostenibile in aree montane
- Erica Meneghin (GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone, Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis e Città Metropolitana di Torino) - "Muoviti per salvare il pianeta!" Un digital escape game per la mobilità sostenibile

L'incontro è stato un momento di discussione aperto al pubblico al quale, hanno partecipato circa 20 ospiti collegati da remoto. Dopo una breve introduzione dell'esperienza del Comune di Saint Marcel, gli ospiti hanno esposto le loro progettualità dando spunti di riflessione e suggerimenti utili per una discussione sul tema della mobilità nelle aree rurali montane. Sono seguiti alcuni interventi dal pubblico e alcune domande dirette dei sindaci verso i relatori esterni.

Di seguito è riportata una sintesi degli interventi dei relatori esterni con gli aspetti chiave delle rispettive presentazioni e gli spunti più interessanti emersi durante il convegno.

Progetto Smart Walking – Davide Fiz

Davide Fiz è un commerciale indipendente che da oltre 10 anni fa convivere la sua professione con la passione per i viaggi, specialmente quelli lenti. Nel 2022 ha dato vita a Smart Walking, un progetto che gli permetterà di conciliare quelle che sono le sue esigenze lavorative con la sua grande passione: le camminate. Da marzo a ottobre 2022, Davide percorrerà 20 cammini distribuiti nelle 20 regioni italiane dividendo le sue giornate tra trekking e smart working, camminando di mattina e lavorando in remoto al pomeriggio. In questa lunga camminata Davide sta percorrendo alcuni cammini conosciuti ed altri meno famosi, su tappe di 1, 2 o più giorni per un totale di 125 giorni di cammino stimati, e circa 2500 km totali.

L'obiettivo personale di Davide è quello di trovare una flessibilità lavorativa e di movimento, ritorno alla natura, riscoperta del territorio e dei valori di comunità. Un modo per coniugare la propria passione ed il lavoro, senza rinunciare a nulla ma integrando tutto in una nuova forma di quotidianità. Il progetto vuole anche essere un esempio per chi vorrebbe cambiare il proprio stile di vita ma non l'ha mai fatto, dimostrando che si può adottare un ritmo che è più in linea con ciò che si desidera. Inoltre, Smart Walking è una testimonianza



del sistema di mobilità più vecchio del mondo, la camminata, come strumento che consente di raggiungere luoghi dove il valore sta nel senso di comunità, nella qualità del tempo, nella profondità delle relazioni. Per questo Davide sta attraversando a piedi tutta l'Italia attraverso una natura sempre diversa, i sentieri "minori", viaggiando con lentezza, incontrando persone e scoprendo le loro tradizioni.

Davide ha anche attraversato i territori valdostani coinvolti nel progetto Abitanti Temporanei, soggiornando presso una struttura di NATworking a Nus, La Barma, e percorrendo una parte del

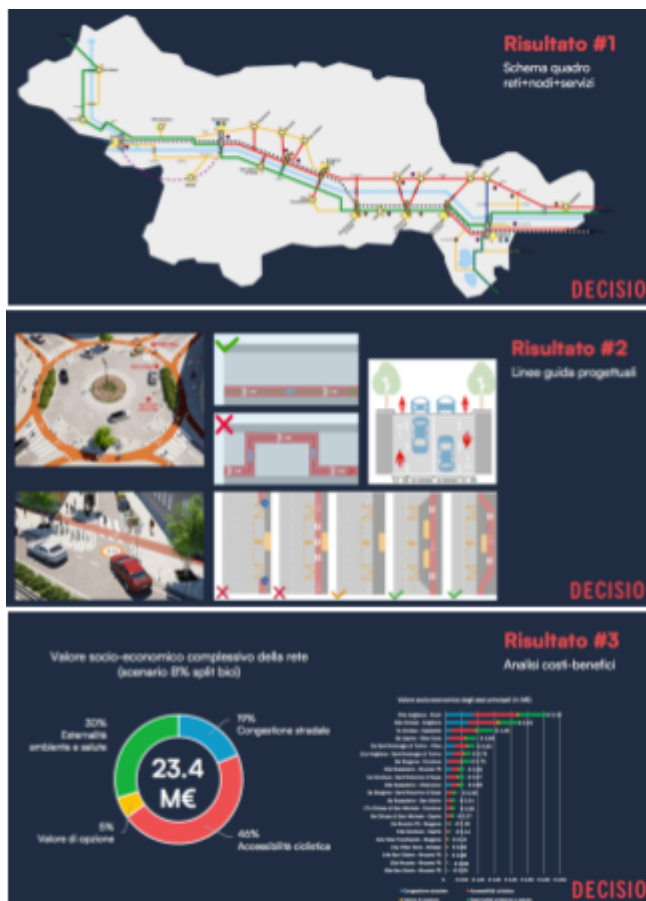


Cammino Balteo. L'esperienza di Davide dimostra come il turismo lento sia una grande opportunità economica per i piccoli comuni delle aree rurali. Avere dei servizi e delle soluzioni che siano a disposizione non solo dei turisti viandanti ma anche degli smartworkers può aprire il territorio a nuove opportunità economiche. I requisiti fondamentali per questi cammini devono essere una rete di punti di appoggio studiata e organizzata secondo le possibili tappe percorribili giornalmente. In secondo luogo un sistema di segnaletica curato ed aggiornato che permetta a chi percorre il sentiero di orientarsi con facilità e non perdersi le opportunità del territorio.

Mobilità sostenibile in aree montane - Mariapaola Ritrovato (Decisio)

Mariapaola Ritrovato lavora per una società di consulenza italo-olandese che si occupa di trasporti, energia e valutazioni economiche. Il suo ruolo è legato alla pianificazione dello spazio pubblico e della mobilità. Durante la sua presentazione ha mostrato alcuni casi di progetti applicati al territorio montano interessanti sia per progettazione di area vasta che per interventi puntuali, mostrando la necessità di lavorare sulla mobilità attiva come mezzo di trasporto alternativo.

Caso 1: Schema Quadro per lo sviluppo ciclabile - Unione Montana Valle Susa Piemonte, IT



Il primo caso riguarda lo sviluppo di un sistema ciclabile per la Valle di Susa, che aveva l'obiettivo di impostare una visione integrata e condivisa tra tutte le municipalità dell'Unione Montana. Questo tipo di piano, non va ad agire direttamente sul territorio ma serve da cornice per coordinare i singoli progetti che possono essere attivati in futuro dai comuni, fornendo degli standard tecnici e dei riferimenti, garantendo un'uniformità dei singoli interventi.

Uno degli aspetti chiave del piano è stato quello di avere una visione d'insieme e la fase di ascolto del territorio tramite incontri con i cittadini, che ha permesso di far emergere ulteriori esigenze e possibili linee d'intervento. Inoltre, tramite un'analisi costi benefici è stato possibile individuare quali sono i possibili scenari d'intervento e motivare quali dovrebbero essere le priorità orientando le scelte delle amministrazioni.

Caso 2: Piano per la mobilità sostenibile - ATM Madonna di Campiglio Pinzolo, P.A.

di Trento, IT

Il secondo caso presentato riguarda un progetto commissionato dall'Agenzia del Turismo di Madonna di Campiglio. Questo territorio si caratterizza per la fortissima stagionalità del turismo, concentrato in pochi mesi estivi e invernali, portando una serie di esternalità negative. Qui l'obiettivo principale era quello di rendere il territorio progressivamente meno dipendente dall'uso dell'automobile privata, tutelando il patrimonio ambientale e naturalistico.

Sono state attivate 4 strategie: spazi, servizi, abitudini e governo del territorio.

Il piano ha messo nelle mani dell'ente quelle che sono le possibili strategie da adottare per cambiare la città. Per cambiare le abitudini e i comportamenti delle persone si può lavorare in contemporanea su una riqualificazione fisica degli spazi, es. riducendo lo spazio per le macchine e aumentando quello per i pedoni, ma anche su una migliore offerta di mobilità.

"Muoviti per salvare il pianeta!" Un digital escape game per la mobilità sostenibile - Erica Meneghin (GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone, Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis e Città Metropolitana di Torino)

Erica ha collaborato al progetto "Muoviti per salvare il pianeta!", un'attività nata all'interno del progetto europeo Alcotra Mobiliab, con l'obiettivo finale di migliorare la mobilità nei territori rurali e promuovere i sistemi di trasporto sostenibili. Il progetto è stato realizzato per la prima volta nel 2020 coinvolgendo i comuni che fanno parte del GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone, successivamente è stato replicato dalla Città Metropolitana di Torino, e nel 2021 anche in Valle d'Aosta dalla Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis.

"Il (video)gioco è il mezzo più empatico e contemporaneo per fare cultura."

Cos'è un Escape Game?!

Deriva da una tipologia di gioco definito "escape room", cioè uno scenario a tema da cui bisogna evadere trovando la cosiddetta "chiave finale", passando per un percorso insidioso e stimolante...

↓

Quindi l'Escape Game è
un **gioco digitale**, facilmente divulgabile, capace di garantire flessibilità e adattabilità a contesti differenti!

Obiettivi:

- 1 Favorire l'adozione di modalità di spostamento meno impattanti sull'ambiente e sulla salute, attraverso la presa di coscienza degli effetti che le proprie abitudini hanno sulla qualità dell'ambiente.
- 2 Reperimento dati sulle abitudini degli spostamenti in aree montane con una bassa densità abitativa.

Il progetto è stato strutturato usando la tecnica della gamification, ed in particolare quella dell'escape game. L'attività aveva un duplice scopo, coinvolgere le comunità facendo sensibilizzazione su quelli che sono i temi della mobilità sostenibile, e raccogliere informazioni sulle modalità di spostamento dei

residenti.

Il target specifico di questa indagine riguardava i giovani delle scuole medie, quindi i ragazzi che hanno un'età nella quale diventano indipendenti, ma non sono ancora abbastanza grandi per avere la patente e quindi un mezzo con cui spostarsi in autonomia. Essendo partito nel 2020 il progetto è stato rivisitato per adattarsi alle restrizioni legate alla pandemia Covid-19, e per essere applicabile anche con la didattica a distanza.

Il gioco è stato suddiviso in 3 tematiche: cambiamento climatico, inquinamento atmosferico, mobilità sostenibile. I ragazzi coinvolti dovevano affrontare delle missioni in ognuna delle tematiche per poter procedere e vincere il gioco. In ogni missione venivano trasmesse delle conoscenze tramite, documenti video/audio, e si raccoglievano informazioni tramite dei questionari indirizzati sia ai ragazzi che alle loro famiglie.

Sono stati coinvolti oltre 500 ragazzi solo nella prima sperimentazione, e dai questionari è emersa la mancanza di alternative alla macchina. Solo gli spostamenti scolastici sono coperti dalle navette comunali. Per quanto riguarda invece le attività sportive o ludiche che i ragazzi potrebbe fare nelle ore pomeridiane o serali, non ci sono soluzioni se non farsi accompagnare dai genitori con i mezzi privati. Anche l'uso della bicicletta per gli spostamenti intercomunali è fortemente limitato a causa di infrastrutture stradali non abbastanza sicure. Emerge come l'uso della macchina sia radicato nella popolazione e difficile da scardinare. Per questo le pubbliche amministrazioni devono lavorare su una corretta informazione per portare un effettivo cambiamento nelle abitudini della popolazione.



3. Conclusioni

L'indagine di condotta nei due comuni oggetto della progettualità ha fatto emergere come il sistema dei trasporti e l'offerta di mobilità siano fortemente collegate al tessuto economico e sociale dei territori. Comunità dove era presente una ricca offerta lavorativa permettevano di mantenere un servizio di trasporto pubblico locale. Tuttavia, la mancata visione del ruolo centrale che ha il sistema del trasporto ha causato la perdita di gran parte dell'offerta a seguito della crisi economica e dello spopolamento dei territori.

A fronte di un'offerta lavorativa che è ormai totalmente cambiata e non potrà tornare indietro, e che spesso permette anche di lavorare in remoto, è necessario vedere gli investimenti in nuove infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile come una spinta per attivare nuovi processi economici virtuosi. Rendere accessibili i territori rurali è la chiave per convincere i residenti a restare ed attirare nuove persone a soggiornare o trasferirsi nei propri comuni.

Nel caso specifico dei territori montani, dove spesso gli assi di mobilità sono concentrati sul fondo valle, è presente una mancanza di alternative all'uso del mezzo privato. Per questo è importante mettere in sinergia l'offerta del trasporto pubblico con i sistemi di mobilità privata sostenibile, ad esempio bici più treno/bus, sistemi di condivisione dell'auto, veicoli elettrici ecc. Il caso del comune di Saint Marcel è esemplare per dimostrare l'importanza di collaborare tra i comuni limitrofi, sfruttando al massimo le opportunità di ogni singola infrastruttura.

Bisogna poi rimettere al centro del servizio i soggetti che fanno più fatica a spostarsi, quindi i giovani e le persone anziane, che senza macchina rischiano di rimanere completamente isolate dai servizi basilari.

I relatori che abbiamo invitato a contribuire al progetto ci hanno lasciato alcuni spunti di riflessione molto importanti per tutte i comuni che vogliano migliorare la mobilità nei propri territori.

La prima cosa da fare per le amministrazioni è quella di pensare alla mobilità nel contesto territoriale in cui sono inserite, non al singolo comune. I piani di area vasta, come quello per la mobilità ciclabile realizzato in Val Susa sono fondamentali per offrire una cornice ai singoli progetti futuri garantendo un'uniformità degli interventi e degli obiettivi condivisi.

Inoltre, per cambiare veramente le abitudini di mobilità bisogna lavorare su un doppio livello. Quello materiale, tramite interventi di nuove infrastrutture e una riqualificazione fisica degli spazi, ma anche su quello immateriale, promuovendo una migliore informazione e consapevolezza nei cittadini di quella che è l'offerta di mobilità.