



community, rigenerazione, comunicazione



PUMS di comunità Ferrara Restituzione del percorso

Kilowatt soc. coop startup innovativa

–
via Castiglione 134 Bologna / p.iva e c.f. 03363351200 / rea 513270 / albo coop a233913

kilowatt.bo.it

Presentazione del percorso

PUMS significa Piano Urbano di Mobilità Sostenibile. Per essere operativo, il PUMS ha avuto bisogno, dopo una prima stesura delle linee di indirizzo da parte di un gruppo di lavoro tecnico, di un confronto con gli stakeholder, con le comunità tematiche (informali o strutturate) interessate al tema, con la cittadinanza. Per rendere il PUMS più concreto e vicino alle esigenze della città, abbiamo realizzato PUMS di Comunità: una serie di incontri e utilizzato alcuni strumenti (uno su tutti: il questionario qualitativo) che ci hanno consentito di leggere i bisogni e mappare l'offerta di mobilità sostenibile a Ferrara, mettendo a sistema infrastrutture e progetti della pubblica amministrazione con i progetti e le proposte strutturate e informali condotti dalla cittadinanza.

PUMS di Comunità ha posto al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, seguendo un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori di interesse fin nel corso della sua definizione.

Introduzione metodologica

Prima di un progetto viene la community: prima della progettazione viene la co-progettazione. Siamo convinti che il miglior modo per portare innovazione sia costruire processi capaci di attivare e saldare comunità di interesse, di passioni, di pratiche e progettare insieme a esse. Il metodo che abbiamo utilizzato, derivante dagli strumenti del *community organizing*, dell'arte relazionale italiana, del design dei servizi nord-europeo, del *lean startup*, mira a creare un coinvolgimento - e quindi una responsabilizzazione maggiore - di un gruppo di soggetti a partire dai quali costruire un discorso e un processo decisionale.

Gli strumenti che abbiamo usato per PUMS di Comunità Ferrara vengono quindi dalla co-progettazione e dal *community building*, oltre che dalle tecniche partecipative classiche. Il nostro primo obiettivo è **costruire una "comunità verticale" urbana dedicata alla mobilità sostenibile.** Il *community organizing* per

noi è un processo creativo collettivo: un percorso di condivisione di una progettualità che porta un valore aggiunto in termini di coinvolgimento e tenuta dei risultati, grazie all'apporto creativo e alla ricerca di valori condivisi che sottendono una direzione comune. L'obiettivo è stato dunque quello di creare un gruppo che attivasse un processo creativo e di responsabilizzazione collettiva verso la mobilità sostenibile, dal punto di vista dell'identità, delle azioni comuni e degli strumenti di comunicazione.

Il gruppo - la comunità verticale - è stato creato a partire da due cicli di community organizing:

- nel primo ciclo (più simile al tradizionale "stakeholder engagement") si è lavorato alla definizione dell'identità della community e all'allineamento da parte di un gruppo di soggetti già coinvolti dalla pubblica amministrazione (gruppo di stakeholder);
- nel secondo ciclo l'obiettivo è stato estendere la partecipazione ai cittadini, chiamato a essere parte della community nascente grazie a un questionario e a incontri territoriali.

Gli obiettivi di PUMS di Comunità - Ferrara:

> Integrare le AZIONI previste dal piano con iniziative, progetti e attività che i membri della comunità hanno in programma o di cui conoscono l'esistenza, così da valorizzarle e rendere il Piano effettivamente integrato nella comunità di riferimento;

> effettuare, per alcune azioni specifiche, una VALUTAZIONE RELATIVA del valore e dell'importanza dell'azione stessa nel contesto cittadino e del piano

> definire, collettivamente, una VISIONE per la città di Ferrara nel medio periodo (10 anni) e

> dare vita ad una COMUNITÀ TEMATICA che raccolga i soggetti interessati e/o impegnati sui temi della mobilità sostenibile, che possa diventare fucina di dibattito e iniziative, interlocutore istituzionale e occasione di networking, centro di aggregazione delle competenze su un tema identitario per la città di Ferrara

Attività svolte

- Definizione di un brand di progetto (immagine coordinata per i materiali di progetto e per il futuro della community)
- un primo incontro di allineamento di progetto con stakeholder del territorio, dove abbiamo raccolto anche i primi elementi della mappatura, il 21 settembre 2017
- 4 incontri territoriali, suddivisi per aree della città, dove abbiamo profilato l'utenza della mobilità sostenibile e iniziato a raccogliere suggerimenti per le azioni:
 - Lunedì 6 Novembre presso il Centro Area Giovani
 - Mercoledì 8 Novembre presso il Centro Sociale La Ruota - Boara
 - Lunedì 13 Novembre presso il Centro di Promozione Sociale Il Barco
 - Lunedì 20 Novembre presso la Chiesa di Cassana
- Dal 5 febbraio al 5 marzo: [form qualitativo](#) per raccogliere ulteriori indicazioni progettuali e mappare le attività informali di mobilità sostenibile (singole o aggregate)
- un [Gruppo Facebook](#) dove fare emergere progetti, esigenze e idee per la mobilità sostenibile (224 membri della community)

Durante queste occasioni, abbiamo **raccontato gli obiettivi del PUMS**, suddivisi per **obiettivi prioritari (qualità dell'aria; sicurezza stradale)** e **obiettivi complementari (mobilità sostenibile; equità, sicurezza e inclusione sociale; qualità ambientale; efficienza e sostenibilità economica)**.

Abbiamo **raccolto le necessità di mobilità sostenibile** (principalmente attorno alle aree degli incontri territoriali e attraverso il questionario qualitativo).

Grazie alla compilazione di schede durante gli incontri territoriali, abbiamo raccolto **circa sessanta profili di utenti della mobilità sostenibile, con relative necessità e ostacoli alla stessa.**

Il questionario è stato compilato da 120 persone, di cui 63 appartenenti ad associazioni, organizzazioni, gruppi informali.

Prima parte: confronto con gli stakeholder

Mappatura e obiettivi (e pesatura dell'interesse e delle progettualità raccolte):

Al primo incontro hanno preso parte ventidue organizzazioni. È stato un momento per iniziare ad alimentare una mappatura delle organizzazioni che si occupano di mobilità sostenibile (con relativi progetti) e di associarle agli obiettivi collegati. La mappatura ha quindi permesso di "soppesare" la distribuzione degli interessi delle organizzazioni coinvolte nell'incontro con gli stakeholder.

In particolare:

OBIETTIVO 1 - qualità dell'aria: ha raccolto 7 azioni/progetti e 8 soggetti

OBIETTIVO 2 - sicurezza stradale: ha raccolto 4 azioni/progetti e 6 soggetti

OBIETTIVO 3 - mobilità sostenibile: ha raccolto 19 azioni/progetti e 15 soggetti

OBIETTIVO 4 - qualità ambientale: ha raccolto 9 azioni/progetti e 5 soggetti

OBIETTIVO 5 -equità, sicurezza e inclusione sociale: ha raccolto 1 azione/progetto e 6 soggetti

OBIETTIVO 6 - efficienza economica, qualità della spesa: ha raccolto 1 azione/progetto

Il primo dato è che gli ultimi due obiettivi non hanno raccolto un peso di azioni e organizzazioni rilevanti. Nonostante l'allineamento iniziale all'incontro - e la preparazione dei soggetti coinvolti - gli ultimi due obiettivi sono stati meno popolati, forse perché (come da alcuni scambi informali) considerati meno attinenti al percorso partecipativo.

Seconda parte: incontri territoriali

Durante gli incontri territoriali abbiamo proseguito l'allineamento e la spiegazione del progetto e del PUMS nella sua complessità:

- durante la prima parte degli incontri, l'Assessore Aldo Modonesi ha spiegato le strategie della mobilità di Ferrara, i risultati degli ultimi anni e le direzioni intraprese dall'amministrazione;

- Monica Zanarini ha poi raccontato i risultati del questionario quantitativo compilato, la scorsa primavera, da oltre 1400 cittadini ferraresi;
- abbiamo poi esposto gli obiettivi e iniziato a profilare i pubblici del PUMS, usando le cosiddette "schede persona". L'obiettivo principale di questa attività era di mappare i profili dei target del PUMS e **iniziare a comprendere i principali ostacoli alla scelta di uno stile di vita sostenibile (dal punto di vista della mobilità).**

Di seguito **l'elenco delle zone di cui abbiamo discusso (con le relative tematiche di interesse):**

Percorso centro - Piccola Media Industria
Ospedale Del Delta
Ospedale Sant'Anna / Cona - via Palmirano
Ciclabile della Burana (pericolosità)
Zona di via Todeschi (pericolosità ciclabile)
Zona Doro (scarsità mezzi pubblici)
Centro storico (colonnine ricarica auto elettriche)
Via Putinati zona San Giorgio/ via Canapa (scarsità mezzi pubblici)
Da Corso Piave a zona il Barco (pericolosità ciclabile)
Percorso dal Barco al centro
Via Copparo
Via Arginone (pista ciclabile)
Via Giuseppe Fabbrì (zona prossimità cimitero)
Percorso da Porta Mare al Barco (scarsità mezzi pubblici)
Via Padova (attraversamento pedonale-ciclabile)
Via Allende (necessità incremento delle zone 30)
Da Doro a via Indipendenza
Tutta la zona est (scarsità mezzi pubblici)
Pontegradella
Percorso in bici tra Porta Mare-Biagio Rossetti e Porta Po pericoloso
Ospedale Boara
Passaggio a livello di via Bologna
Fossanova San Marco
Torre Fossa
San Martino
Zona Montedison

Di seguito le **prime proposte progettuali emerse (di misure desiderate o di progetti informali già in essere da estendere)**:

- bike sharing
- strade alternative per percorsi ciclabili preferenziali
- estensione progetto giuseppina
<http://servizi.comune.fe.it/index.phtml?id=2797>
- car pooling con i colleghi
- car pooling per portare i figli a scuola / a fare sport (in questo le scuole potrebbero giocare un ruolo rilevante per proporre abbinamenti possibili)
- gravare di una piccola somma l'accesso con motore privato in centro e trasferire questa somma in investimento di gratuità per studenti dell'abbonamento del mezzo pubblico
- lavorare sulle scuole e portare consapevolezza a partire dal coinvolgimento a pieno titolo dalle elementari e medie.
- investire su operatori di territorio che lavorino sulla consapevolezza diffusa

Terza parte: questionario qualitativo

La terza parte del progetto, in continuità con le due precedenti, ha visto l'utilizzo di un questionario qualitativo per intercettare le persone che non sono riuscite a essere presenti agli incontri territoriali. Il focus del questionario era molto simile alla scheda persona, da un lato, e ha proseguito il lavoro della mappatura dall'altro. Le domande miravano infatti a definire ulteriormente i pubblici del PUMS, a rilevare le esigenze di mobilità sostenibile, mappare i **comportamenti virtuosi** per provare poi a metterli a sistema, proseguire la mappatura relazionale.

Di seguito alcuni macro dati sulla compilazione:

Numero delle risposte: 120

Di questi, numero di persone che fanno parte di una associazione, un'organizzazione, un gruppo informale: 63

Numero di singoli cittadini senza un gruppo di riferimento: 57

Compilazioni dove si fa riferimento a un gruppo di riferimento:

Associazione di provenienza	occorrenze
FIAB	8
GAS (2 occorrenze per GAS Schiaccianoci)	3
Associazione Naturalisti Ferraresi (divulgazione scientifica - protezione dei beni naturali in genere e del territorio ferrarese in particolare)	3
Organizzazione di volontariato CISV	2
A.s.d. Team Proethics	2
Giovani Democratici	1
TUTTI IN GIARDINO - GIARDINI PARCHI PUBBLICI PER BAMBINI	1
mamme affidatarie	1
A Coda Alta Onlus (aiuto animali abbandonati - gattile)	1
Help Zimbabwe (emergenza diga)	1
Gruppo di vicini	1
Climate KIC Alumni	1
Social Street via Pitteri.	1
Sindacato FILT-CGIL.	1
"Promotori della mobilità ciclistica": gruppo di persone che hanno frequentato il suddetto corso post laurea all'università di Verona.	1
Associazione Federico Aldrovandi onlus - culturale	1
metropoli di paesaggio	1
oratorio centro giovanile salesiano Ferrara	1
ACCADEMIA ITALIANA DI PMC\ PERMACULTURA	1
ASD serpente bianco, cultura e arti marziali della Cina	1
Assistenza alla maternità	1
associazione "Terre del Po di Primaro"	1
Associazione AMA	1
Associazione culturale Dorotea (design artistico con materiali di recupero)	1
Cai	1
Centro IDEA - Comune di Ferrara	1
Centro Sociale IL MELO	1

Comitato Parco Schiaccianoci Ferrara	1
Contrada (attività palio)	1
Associazione Italiana Celiachia	1
Ferrara Libero pensiero	1
Mensana (gruppo di genitori che si confrontano sui problemi delle mense nelle scuole ferraresi)	1
Gruppo informale per la ciclabile di via Copparo	1
Gruppo piano macchine "Le fantastiche"	1
IBO Italia: ONG-Onlus che si occupa di volontariato e cooperazione internazionale.	1
IO40 - ci occupiamo di disoccupazione delle persone mature over 40/50/60	1
Pigt	1
Provincia di Ferrara, piste ciclabili	1
Frutti dell'albero (disabilità)	1
Associazione Naturalisti Ferraresi	1
Università Popolare	1

Numero di compilazioni che NON segnalano un'associazione, un'organizzazione, un gruppo informale legato alla mobilità sostenibile: 75

Nelle rimanenti (45), vengono citate:

Associazione / organizzazione consigliate	occorrenze
FIAB	29
Legambiente	2
Agenzia della mobilità	1
AMI Ferrara	1
Associazione Nazionale Italiana Piedibus	1
Bla bla car	1
euromobility	1
Ferrara tua	1
GBC italia	1
Giovani Democratici	1

Gruppo di vicini	1
Indica Srl	1
FILT-CGIL (si è interessata ad evitare lo spostamento dei bus dalla ztl)	1
PIGT	1
progetto muoversi	1
Trekking col treno	1

Queste le **aree interessate**:

Bus e ciclabile per l'ospedale di Cona

Telecontrollare le corsie preferenziali: viale Costituzione, via Modena, via Giovanni XXIII, Ospedale di Cona

Ciclabile San Martino - Città

Via Bologna troppo pericolosa: senso unico + togliere il passaggio a livello + mettere in sicurezza la ciclabile

Mettere avvisi di sicurezza in via Bassa (no bambini/no carichi)

Piste ciclabili in direzione sud (San Martino - Gabanella);

Sottomarca; via Briosi e Colombarola; da Barco in via Cassana;

zona Boara, zona Contrapò, Fossanova, San Marco, Baura; Corso Piave

Asse Cavour-Giovecca/Asse Porta Mare-Biagio Rossetti - Portapo [ZTL a fasce orarie]

Le entrate da via Porta Mare, via Porta Po, Biagio Rossetto sono pericolose

Bus per raggiungere via Gramiccia, via Beethoven, Parco Urbano

Dei risultati del questionario abbiamo fatto una **content analysis**, un'analisi quali quantitativa che accorpa risultati simili per meglio categorizzare le risposte. Ne estrapoliamo i principali carotaggi possibili.

Anzitutto in merito ai **comportamenti virtuosi**:

Virtuosi ricorrenti	# occorrenze	Obiettivo primario/complementare
Utilizzare la bici e i mezzi pubblici appena possibile	54	qualità dell'aria/qualità ambientale
Percorso casa-lavoro a piedi o in bici	16	qualità dell'aria/qualità ambientale

Car Sharing	12	qualità dell'aria/qualità ambientale
Percorso casa-scuola a piedi o in bici	7	qualità dell'aria/qualità ambientale
Acquisto di auto ibrida/a metano	7	qualità dell'aria/qualità ambientale
Lasciare l'auto al parcheggio e muoversi a piedi in centro	5	qualità dell'aria/qualità ambientale
Non possedere l'auto per scelta	4	qualità dell'aria/mobilità sostenibile
Fare attività di sensibilizzazione sulla mobilità	2	sicurezza stradale/equità, sicurezza, inclusione sociale
Educare i figli all'uso della bicicletta	2	qualità dell'aria/equità, sicurezza, inclusione sociale
Spesa a Gruppi di Acquisto Solidale	1	qualità dell'aria/equità, sicurezza, inclusione sociale
Cicloturismo	1	qualità dell'aria/mobilità sostenibile

Poi, rispetto ai **comportamenti non virtuosi** (dove non abbiamo segnalato le occorrenze perché non tutti hanno dato un'indicazione in proposito):

Meno virtuosi ricorrenti	Obiettivo primario/complementare
Usare la macchina anche quando si potrebbero utilizzare altri mezzi di locomozione	qualità dell'aria/qualità ambientale
Utilizzare la macchina con pochi passeggeri a bordo	qualità dell'aria/qualità ambientale
Non rispetto del codice della strada (come ciclista)	sicurezza stradale/mobilità sostenibile

Gli ostacoli più segnalati:

ostacoli	# occorrenze
Il TPL non è un'alternativa valida (costi/tempi lunghi/lontananza/scomodità con i bambini/scarsa frequenza serale)	24
Pista ciclabile mancante/inadeguata/pericolosa	13
Strade pericolose per i ciclisti/Viabilità autocentrica	3
Poche alternative per chi vive in provincia	2
Furto bici frequente	2
Automobilisti non rispettosi	2
Qualità dell'aria bassa	2
Difficoltà a portare la bici in treno	1
Auto aziendali non condivisibili per policy	1
Mancanza di parcheggi scambiatori	1

E infine le richieste specifiche:

Richieste	#occorrenze
Potenziamento ciclabili (ciclabile non promiscua)	16
Potenziamento TPL	14
Educazione alla mobilità sostenibile	9
Potenziamento car pooling	7
Incentivi a trasporti pubblici/privati/aziendali elettrici	7
Campagne informative	5
Aumentare i bus in fascia scolastica/notturna/week-end	5
Più zone preferenziali	3
Rispetto e potenziamento blocco auto in città	3

Biciplan e zona 30	3
Parcheggi fuori mura	3
Sensibilizzazione ciclisti alla sicurezza stradale	3
PIù treni e bus per il trasporto bici	1
Ogni domenica ecologica	1
Bike sharing	1
Servizio scuolabus	1
Comunicazione in lingue diverse	1
Parcheggi protetti gratuiti	1
Bici civetta con GPS per limitare la criminalità	1

Sintesi dei risultati

- [Mappatura delle iniziative](#), dei progetti e delle attività informali legate alla mobilità sostenibile (circa 50 iniziative raccolte a oggi)
- Allineamento con stakeholder e sui territori sui dati di partenza e sugli obiettivi del PUMS
- Suddivisione in sotto gruppi per obiettivo
- Raccolta dei bisogni e sistematizzazione degli ostacoli per stili di vita (72 persone coinvolte, 56 schede raccolte)
- Questionario qualitativo: 120 compilazioni
- Creazione della community: offline circa 100 persone incontrate; sul gruppo Facebook 224 membri

Gli incontri di allineamento e soprattutto gli incontri territoriali hanno fatto emergere una serie di richieste da parte della cittadinanza, molto spesso puntuali, ma anche - se osservati con una visione olistica della partecipazione come alfabetizzazione, responsabilizzazione dei cittadini, emersione delle tendenze comuni - aggregati attorno ad alcuni principi, che sono stati utili per definire ciò che si è deciso di confermare tra le azioni del Piano e ciò che ne è stato sospeso.

Il principio cardinale che ha guidato la decisione, anche per restituire il carattere qualitativo delle ricche discussioni cui abbiamo assistito sul territorio ferrarese, è stato il seguente: anziché “forzare” nuovi comportamenti, si è pensato di accompagnare la stabilizzazione di comportamenti virtuosi, ossia preservare (specie nei punti più pericolosi della città) e facilitare l’estensione degli stessi (anche tramite formazione e sensibilizzazione alle pratiche sostenibili legate alla mobilità) e “formalizzare” azioni informali auto-organizzate dalla cittadinanza (il car pooling, per esempio).

Ciò che prevale è dunque la volontà di facilitare il “contagio” di abitudini virtuose. La tabella che segue va vista in relazione ai comportamenti non virtuosi, elencati sopra, ma anche alla “impact vision” condivisa con la cittadinanza, come si vedrà: una città che mette in connessione le azioni virtuose dei cittadini - e quindi un PUMS che mette a sistema l’informale (incentivandolo), coordinando l’azione dall’alto e la corralità dal basso.

Richieste	#Occorrenze	Attuazione
Potenziamento ciclabili (ciclabile non promiscua)	16	✓
Potenziamento TPL	14	✓
Educazione alla mobilità sostenibile	9	✓
Potenziamento car pooling	7	✓
Incentivi a trasporti pubblici/privati/aziendali elettrici	7	✓
Campagne informative	5	✓
Aumentare i bus in fascia scolastica/notturna/weekend	5	✓
Più zone preferenziali	3	✓
Rispetto e potenziamento blocco auto in città	3	✗
Biciplan e zona 30	3	✓
Parcheggi fuori mura	3	✓
Sensibilizzazione ciclisti alla sicurezza stradale	3	✓
Più treni e bus per il trasporto bici	1	✓
Ogni domenica ecologica	1	✗
Bike sharing	1	✓
Servizio scuolabus	1	✗
Comunicazione in lingue diverse	1	✗
Parcheggi protetti gratuiti	1	✗
Bici civetta con GPS per limitare la criminalità	1	✗

Le richieste che a oggi non sono state inserite nel PUMS, quindi, sono quelle che non sono di pertinenza del Piano, da un lato, oppure non coerenti con i principi sopra esposti, dall’altro.

Conclusioni, visione per il futuro, sintesi delle proposte

In merito agli **ostacoli**, la questione più rilevata è rappresentata dalla scarsa presenza di alternative all'uso del mezzo privato. In secondo luogo, emerge un **tema culturale**, di **scarsa premialità** all'uso del mezzo pubblico o di un mezzo sostenibile. Al contrario, sono state sottolineate alcune scelte che "sgravano" e quindi facilitano anche economicamente l'uso dell'auto, anche a ridosso del centro storico.

Ci permettiamo però di osservare anche un altro elemento, ossia di fare emergere un importante **dato per scontato**: spesso il comportamento informale, anche se virtuoso (es: fare car pooling per portare i figli a scuola o a fare sport e/o il car pooling tra colleghi), non è esplicitato. Non emerge perché forse esiste una (erronea) impressione che la mobilità sostenibile riguardi le scelte della pubblica amministrazione e non i comportamenti di ogni giorno da parte dei cittadini.

Abbiamo sottolineato a più riprese che **il capitale su cui investire è umano**: bisogna valorizzare e dare centralità alle esperienze dal basso e informali, che nascono dalla conoscenza reciproca, dalla fiducia, dal mutuo aiuto. La mappatura delle iniziative, dei progetti e delle attività informali legate alla mobilità sostenibile conta già circa 50 iniziative raccolte negli incontri territoriali e moltissime indicazioni emerse nella lettura delle risposte ai questionari. Ma **manca ancora lavoro per fare una mappatura completa e per continuare a decostruire il dato per scontato secondo cui le azioni del PUMS possano solo essere misure portate dalla pubblica amministrazione.**

Chiudiamo questa restituzione con uno sguardo al futuro, importante per la stesura del PUMS. Scegliamo per definirla il paradigma della cosiddetta **Teoria del Cambiamento**, che si sta affermando in letteratura per l'attenzione alla differenza tra logica di risultato (a breve termine) e valutazione degli impatti positivi di un progetto (a medio o lungo termine). L'impatto viene definito come "il cambiamento sostenibile di

lungo periodo (positivo o negativo; primario o secondario) nelle condizioni delle persone o nell'ambiente che l'intervento ha contribuito parzialmente a realizzare, poiché influenzato anche da altre variabili esogene (direttamente o indirettamente; con intenzione o inconsapevolmente)" (OECD,1991). Ragionare in termini di impatto significa quindi cambiare l'orizzonte temporale della progettazione, riconsiderare le finalità ultime, il motivo d'essere del progetto e il ruolo che esso riveste all'interno di una comunità.

Ci sembra sensato dire che la **visione di impatto** comune di PUMS di Comunità è quella di **una città che mette in connessione le azioni virtuose dei cittadini.**

La pubblica amministrazione in questa visione è quel soggetto che non solo produce misure (azioni strutturali e infrastrutturali) ma anche **mette a sistema l'informale (incentivandolo), coordinando l'azione dall'alto e la corralità dal basso.**

Per fare questo, potrebbe sicuramente essere utile sviluppare le seguenti azioni:

- > proseguire il community building;
- > mappare le azioni quotidiane di car pooling (dal progetto Giuseppina al car pooling tra colleghi o tra gruppi di genitori)
- > capire come incentivare l'azione individuale, per dare premialità a quell'informale di cui si parlava sopra;
- > dare visibilità al singolo comportamento virtuoso, dandogli importanza in termini di sensibilizzazione e comunicazione
- > promuovere l'intermodalità, creando associazioni tra misure che spostino l'uso del mezzo a motore privato verso altre soluzioni (es: gravare di una piccola somma l'accesso con motore privato in centro e trasferire questa somma in investimento di gratuità per studenti dell'abbonamento del mezzo pubblico);
- > ridimensionare la centralità dell'auto nella definizione della rete viaria e coinvolgere la collettività e i cittadini virtuosi per mappare strade alternative per percorsi ciclabili (anziché costruire ciclabili promiscue)
- > investire su operatori di territorio che lavorino sulla consapevolezza diffusa, soprattutto nelle scuole (elementari e medie)