



LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DI PIANI STRATEGICI INERENTI SOLUZIONI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE & ANALISI DI PROGETTI PILOTA E LORO RISULTATI



INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	3
2.	IL PROCESSO DI CREAZIONE, DAI PIANI STRATEGICI ALLE LINEE GUIDA	4
3.	CONCETTI PRINCIPALI	5
4.	ATTORI CHIAVE E STAKEHOLDERS	6
5.	FASI E ATTIVITA'	7
6.	STRATEGIE DI COMUNICAZIONE E DISSEMINAZIONE	9
7.	RICERCHE E RACCOLTA DI CONTRIBUTI SUL TERRITORIO	11
8.UN'APPLICAZIONE CONCRETA.....	14

1. INTRODUZIONE

Che cosa si intende per Piano di Mobilità Urbana Sostenibile?

Quando si pianifica la mobilità urbana sostenibile occorre prendere in considerazione non solo le dinamiche infrastrutturali, ma anche i mutamenti sociali ed economici. La modalità tradizionale di pianificazione dei trasporti era una volta focalizzata su obiettivi di gestione dei flussi di traffico, mentre una concezione moderna mette al centro i soggetti che si spostano. La velocità di circolazione e la capacità di sostenere determinate quantità di flussi di traffico rimangono certamente un tema cardinale che più che essere una variabile diventa invece un vincolo alla programmazione che si pone come obiettivi, dati i vincoli, la creazione di un modello sostenibile di mobilità che mette al centro il rispetto dell'ambiente, la salute delle persone, l'accessibilità della rete di trasporti, la qualità della vita delle persone, la sostenibilità economica e coesione sociale.

Queste linee guida sono il risultato di un continuo scambio di opinioni tra i partner con la collaborazione di professionisti provenienti da vari settori: trasporto, pianificazione urbana, traffico, economia e problematiche ambientali.



Nel dettaglio, questo testo rappresenta una sintesi della metodologia che si propone di adottare per la redazione di un piano di trasporti intermodali ed una raccolta di tutti i piani strategici prodotti.

Il documento è indirizzato a chi si deve occupare di sviluppare idee e policies da sviluppare in coerenza con gli obiettivi definiti dalla UE.. La strategia non deve essere formalizzata solo per sostenere il processo decisionale dei policy makers ma con lo scopo di migliorare i sistemi di mobilità e la qualità della vita degli abitanti delle città e delle zone limitrofe.

2. IL PROCESSO DI CREAZIONE DAI PIANI STRATEGICI ALLE LINEE GUIDA

Le linee guida sono il risultato di un processo di ricerca strutturato che ha attinto alla conoscenza degli esperti del settore ed alle ricerche e documenti già prodotti in materia. Il dettaglio delle attività svolte include:



- Ricerca documentale in backoffice;
- Disegno di linee guida sui Piani Strategici relative alle soluzioni di mobilità intermodale e ai risultati derivanti dalle pilot action (azioni pilota).

- Riesame e analisi delle normative nazionali e regionali, dei piani di trasporto, delle linee di mobilità, degli studi di fattibilità in relazione all'impatto ambientale e alle economie locali.
 - Valutazione dei bisogni dell'utente e definizione degli stakeholder conformemente agli obiettivi precedentemente stabiliti.
 - Analisi dei risultati dei workshop svolti per tutta la durata del progetto.
 - Consultazione con gli esperti tramite un processo iterativo domanda-risposta.
 - Colloqui con i policy maker e analisi dei contributi apportati da altri esperti.
- Le presenti linee guida sono il prodotto di un processo di consultazione iterativo atto al consolidamento della conoscenza.

3. CONCETTI PRINCIPALI

I Piani Strategici che si occupano delle soluzioni di mobilità intermodale si basano su alcuni principi che non possono essere ignorati dalle economie e dalle società moderne, protese verso una crescita sostenibile.

Per prima cosa, il miglioramento della qualità della vita è essenziale in ogni città e area urbana. La creazione di spazi pubblici più adeguati, il miglioramento delle strade, un minore impatto ambientale, un'impronta ecologica minore, una riduzione dell'inquinamento acustico e ambientale sono tutti volti ad un livello di qualità della vita oramai non più classificato come lusso, ma come necessità.

In secondo luogo, la razionalizzazione dei costi e la creazione di opportunità economiche. Un ambiente migliore, strade migliori, politiche migliori, una



logistica e connessione migliori non solo rendono uno spazio urbano più piacevole, ma creano anche opportunità commerciali; Lo spazio urbano diventa così più competitivo sia a livello regionale che globale.

Terzo, anche il miglioramento dell'impatto ambientale è rilevante. Le policies hanno lo scopo di costruire strutture sostenibili in modo da rendere uno spazio degno di essere vissuto e utilizzato per il lavoro.

Quarto, facilitare l'accesso attraverso la creazione di soluzioni intermodali così da risultare adeguato alle necessità dei cittadini e gli operatori economici.

In ultimo, il principio su cui si basa il tutto è l'innovazione. Innovare in modo da utilizzare le risorse limitate e ottimizzarne lo sfruttamento in contesti sociali, economici e ambientali.

4. ATTORI CHIAVE E STAKEHOLDER

Per identificare i principali stakeholder e gli attori chiave interessati alla pianificazione della mobilità intermodale c'è la necessità di comprendere il potenziale, il ruolo e la loro posizione all'interno del processo. L'analisi degli stakeholder è uno strumento di gestione strategica che aiuta a stimare e occuparsi sia degli attori dominanti che di quelli deboli così da assegnare il giusto impiego di tempo e risorse all'attore/gli attori chiave appropriato/i.

Lavorare con gli stakeholder è considerata una pratica tipica e utile, ma spesso solamente certi attori hanno un ruolo decisivo nella pianificazione. È cruciale coinvolgere qualsiasi tipo di stakeholder durante il processo di pianificazione e, allo stesso tempo, dedicarsi ai requisiti specifici che li distinguono. Ciò solitamente aiuta a legalizzare il piano e migliorarne la qualità.

Gruppi di stakeholder tipici coinvolti nei progetti di trasporto (basati su GUIDEMAPS)			
Governo/Autorità	Aziende/Operatori	Comunità/Quartieri Locali	Altri
Autorità locali	Operatori/Fornitori di trasporto	Organizzazioni Non Governative ambientali nazionali	Istituti di Ricerca
Città prossime	Consulenti dei trasporti	Associazioni degli automobilisti	Università
Autorità del trasporto locale	Società di passavettura	Sindacati	Enti di formazione
Polizia stradale	Operatori di noleggio biciclette	Media	Esperti provenienti da altre città
Altri organi di trasporto locale	Altri fornitori di mobilità	Siti di autorità locale	Fondazioni
Altri organi di autorità locale	Associazioni nazionali di imprese	Organizzazioni di comunità locale	
Politici	Impiegati leader	Gruppi di interesse locale	
Altri decisori (<i>decision maker</i>)	Finanziatori privati	Gruppi di ciclisti/di passeggio	
Organizzazioni convenzionate	Aziende internazionali/nazionali	Gruppi di utenti del trasporto pubblico	
Responsabili di progetto	Aziende regionali/locali	Utenti del trasporto	
Staff professionale	Associazioni aziendali locali	Cittadini	
Servizi di emergenza	Piccole imprese	Visitatori	
Dirigenti del settore Salute e Sicurezza	Rivenditori	Cittadini in città limitrofe	
Ministero dei trasporti	Ingegneri/appaltatori	Proprietari terrieri	
Altri ministeri nazionali		Staff dei trasporti	
Governo regionale		Genitori/figli	
		Anziani	

5. FASI E ATTIVITÀ

Il punto di partenza di un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile dovrebbe essere l'identificazione delle finalità che contribuiscono alla qualità della vita e al benessere dei cittadini, perciò non dovrebbe essere visto come un piano statico che ha un inizio e una fine ben definita. In alcuni casi la legge può essere considerata la forza motrice nello sviluppo di tale pianificazione. In verità, per ottenere questo tipo di sostegno, è necessaria una buona struttura argomentativa, perché a volte persuadere gli esponenti politici adeguati a prendervi parte può risultare un arduo compito.

Per mostrare i benefici apportati da un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile, dovrebbero essere identificate le problematiche che coinvolgono una città e le strategie che possono essere sviluppate al fine di risolvere tali problematiche. In questo modo i cittadini e gli altri stakeholder possono comprendere come questo piano aiuterà realmente a migliorare la qualità della loro vita così da sensibilizzare al meglio il loro supporto.

In termini più concreti, possiamo identificare il primo passo con lo sviluppo di un piano di lavoro. Vero passo cruciale è l'adattamento al contesto locale del Piano di Mobilità Urbana Sostenibile. Occorre ricordare che i piani di lavoro si prefiggono l'obiettivo di identificare come una società possa realizzare e realizzerà i suoi obiettivi. In concreto, la realizzazione di questa fase aiuta a ridimensionare il quadro più ampio degli scopi rendendolo più compatto e quindi gestibile. I piani di lavoro aiutano a organizzare efficientemente e sostenibilmente l'esperienza, le capacità e le risorse dei partner coinvolti.

Gli elementi chiave di un piano di lavoro includono:

- L'identificazione degli obiettivi e di risultati ben definiti.
- L'identificazione della lista di attività (task) che saranno impiegate al fine di raggiungere il risultato.
- La presentazione e la suddivisione specifica delle responsabilità di ogni partner.
- I costi e le risorse necessari per completare le attività elencate.
- Le specifiche riguardanti le procedure di valutazione (es.: raccolta dati, registrazione dei risultati ottenuti, ecc.)

Altri temi importanti che vanno affrontati in questa fase sono la cooperazione con gli stakeholder, la coordinazione tra partner e l'integrazione delle policies. Infine, questa fase dovrebbe concludersi con la realizzazione della gestione del progetto, cioè la conclusione dell'accordo sul piano di lavoro.

Risulta evidente che questo piano deve essere sviluppato e reso effettivo in un territorio specifico così da validarne l'esecuzione dello stesso. Ciò significa che gli interessi degli stakeholder dovrebbero essere inclusi e considerati sin dalla fase iniziale. Altro elemento da considerare riguarda l'analisi delle alternative esistenti in termini di mobilità, in particolar modo degli schemi di mobilità.

6. STRATEGIE DI COMUNICAZIONE E DIFFUSIONE

Una strategia di comunicazione ben delineata è alla base del piano comunicativo di ogni progetto. Definire obiettivi chiari di comunicazione è essenziale, soprattutto per un progetto sull'intermodalità. Innanzitutto è necessario stabilire gli obiettivi che il progetto si prefigge, dettagliargli al meglio e valutarne la fattibilità.



Ma di che tipo possono essere questi obiettivi? Come suggerito dall'Interreg IVC Programme & Pinnacle Public Relations Training (2012), questi possono riguardare il miglioramento della legislazione e dei servizi pubblici e cambi di opinione da parte dei vari stakeholder. Un errore comune è quello di confondere gli obiettivi del progetto con gli obiettivi della comunicazione. È estremamente importante distinguerli, ma ancora più difficile può risultare il fare una distinzione tra obiettivi comunicativi interni ed esterni, punto che andrebbe affrontato in maniera appropriata.

Per prevenire queste problematiche, quando si sviluppa un progetto come questo, devono essere seguiti alcuni passaggi cruciali. Prima di tutto è importante identificare i gruppi target e gli stakeholder chiave. Dopo aver identificato gli stakeholder e averli distinti in base ai loro bisogni o interessi è importante sviluppare il messaggio principale che deve essere semplice e chiaro, riproposto in ogni tipo di comunicazione effettuata tramite ogni mezzo come ad esempio brochure, volantini o il sito internet fino a canali molto più diretti come dibattiti con gli stakeholder. Occorre considerare che il messaggio principale non coincide con uno slogan pubblicitario o simili ma dovrebbe riassumere gli scopi principali del progetto e dovrebbe essere focalizzato su alcuni specifici aspetti dello stesso.

La comunicazione è efficace e effettiva quando chi comunica comprende che stakeholder diversi si raggiungono utilizzando tattiche diverse e, ovviamente, media e canali diversi.

Per soddisfare tutte le condizioni sopraelencate, il messaggio dovrebbe essere costituito da una frase breve, che risulti chiara per il pubblico (audience), facilmente memorizzabile e positiva, ma anche sfruttabile mediante strumenti comunicativi differenti. Molteplici sono le modalità di veicolazione di un messaggio. Le tre dei più comuni sono: in forma di idea, in forma di dichiarazione o in forma di affermazione.

Il passo successivo più consigliato è la creazione di un time plan dove elencare e pianificare tutte le attività e i risultati comunicativi principali. In questa fase tutti i partner dovrebbero essere informati e resi partecipi così che l'intera struttura sia sincronizzata.

La quinta fase riguarda la definizione del budget, che deve essere ben pianificato. Occorre considerare che non è possibile incrementare il budget dopo la sua approvazione, nonostante debba essere previsto un certo livello di flessibilità.

7. RICERCHE E RACCOLTA DI CONTRIBUTI SUL TERRITORIO

Il passo successivo nel gestire in maniera ottimale la realizzazione di un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile è l'analisi della situazione relativa alla mobilità e dello sviluppo degli scenari possibili in relazione a situazioni di mobilità future. Ovviamente, una simile analisi fornisce le basi per identificare gli obiettivi in modo trasparente e razionale. Un'analisi meticolosa dei problemi e delle opportunità è necessaria soprattutto nel campo del trasporto urbano e della mobilità. Questa fase è essenziale perché riguarda lo sviluppo di strategie e di strumenti diversi che potrebbero migliorare la comprensione e l'immagine della mobilità urbana nel futuro.

Perché questa fase è così importante –

Come suggerito dalla maggior parte delle previsioni strategiche, è essenziale sapere a che punto del progetto ci si trovi in modo da pianificare dove andare. Nell'ambito del trasporto urbano e della mobilità spesso accade che questa informazione sia incompleta per cui è necessaria un'analisi che delinei soluzioni future appropriate, e sia in grado di stimare benefici e opportunità futuri. In ultimo, quando si raccolgono le informazioni – che possiamo paragonare a pezzi di un puzzle – sarà necessario mettere insieme tutti i dati in modo tale da permettere a chi pianifica di definire le policies appropriate e descrivere fasi di risoluzione concreta.

Il modo di operare più opportuno è certamente quello di realizzare un'analisi esauriente, che dovrebbe essere anche gestibile all'interno dei livelli di risorse a disposizione.

In termini più specifici, in questa fase c'è un forte bisogno di identificare e analizzare le procedure chiave, così come le politiche di pianificazione rilevanti a livello locale. Inoltre, è importante identificare tutti i dati disponibili e allo stesso tempo valutarli in termini di qualità. Ad ogni modo è sempre importante effettuare un continuo controllo degli apporti che vengono raccolti in modo da riempire i divari esistenti.

Molteplici sono i mezzi utilizzabili per raccogliere informazioni.

Alcuni dei partner potrebbero non raggiungere il numero sufficiente di dati e risultare mancanti. In questo caso è importante raccogliere un minimo quantitativo di informazioni relative al trasporto urbano e alla mobilità così che questa serie di dati possa essere adattata al contesto locale per consentire un'analisi realistica delle condizioni.

Una fase chiave è la selezione di indicatori adatti ad essere utilizzati per descrivere lo stato dei trasporti e della mobilità della città/stato. Ad esempio, se un obiettivo chiave è il miglioramento della sicurezza stradale, in questo caso potrebbero essere richiesti i dati relativi al numero di incidenti stradali. Inoltre, importante è identificare possibili eventi attesi e imprevisti che richiederebbero l'ottimizzazione della resilienza del sistema di trasporto urbano. È soprattutto necessario stabilire l'analisi di riferimento insieme agli stakeholder chiave. Queste linee guida saranno necessarie per identificare e sottolineare le problematiche chiave che necessitano di essere affrontate dal progetto Intermodal.

Quindi, a livello macro, si può dire che in questa fase del progetto è importante fornire:

- Un riesame dello stato esistente degli sviluppi relativi a trasporto e mobilità.
- Una lista delle problematiche e delle opportunità che si riferiscono al trasporto urbano e alla mobilità.
- Disponibilità, accessibilità e qualità dei dati richiesti dal piano.
- Un'analisi di base che possa aiutare nell'identificazione e nel dare priorità alle questioni chiave affrontate dal piano.

Lavorare con gli stakeholder e il loro coinvolgimento sono attività cruciali in questa fase, perché supportano lo sviluppo di un piano più efficace ed efficiente. Perciò è necessaria una strategia appositamente dedicata al coinvolgimento degli stakeholder, ricorrendo a tecniche differenti per autorità, imprese private, organizzazioni di società civili o nel caso di doverle coinvolgere tutte all'unisono. I cittadini sono un sottogruppo speciale di stakeholder. Il loro coinvolgimento nella pianificazione è un dovere

fondamentale delle autorità locali che vogliano assicurare la legittimità e la qualità del processo decisionale. Inoltre, il coinvolgimento effettivo della comunità nella raccolta di tali dati può aiutare le autorità impegnate nella pianificazione a minimizzare il carico amministrativo che ne consegue.

I suggerimenti ricorrenti utili per questo progetto sono stati, ad esempio:

- La necessità di identificare tappe fondamentali e strumenti adeguati per il lavoro con i cittadini e gli altri stakeholder.
- Essere consapevoli che il lavoro effettivo con questi soggetti è un elemento necessario per il Progetto Intermodal.
- E' necessario considerare che in alcuni casi si possono trovare gruppi che bloccano il processo, perciò necessitano di particolare attenzione.
- Dovrebbe essere strutturato un piano comunicativo che includa una strategia e una cronologia temporale dell'impegno così come una strategia generale per le attività di PR.
- Le attività atte alla partecipazione dovrebbero essere parte integrante delle pratiche ordinarie di pianificazione.

Questa fase termina quando si compie in maniera esauriente il processo di identificazione delle problematiche e delle opportunità che potrebbero risultare da un contesto nazionale, ma anche da un quadro regionale.

SELEZIONE STRUMENTI COINVOLTI FORNITURA E RACCOLTA DI INFORMAZIONI	
Materiale informativo pubblico stampato	Lettera Poster, notifiche e segnali Volantini e brochure Fogli informativi Neswletter Report tecnici
Telefonia e telecomunicazioni	Tecniche telefoniche Radio locale e show televisivi
Internet	Tecniche internet Forum base web
Eventi informativi	Fiera Centri di informazione Sessione informativa e riepilogativa Incontri pubblici Eventi tipici

Interazione con gruppi di stakeholder selezionati	Visite di comunità e tour di studio Gruppi di focalizzazione Workshop Giurie cittadine Partiti di lavoratori tecnici
Interazione con gruppi ampi	Conferenza per gli stakeholder Evento per presentare il trasporto Eventi durante il weekend Pianificazione del metodo reale Eventi in spazi aperti
Interagire con gruppi “difficili da raggiungere”	
Orientamenti speciali da considerare	Minoranze etniche Persone disabili Giovani e anziani Persone con basso livello di alfabetizzazione Persone indifferenti all’argomento

8. ...UN'APPLICAZIONE CONCRETA

Una volta che i contributi sono stati raccolti e analizzati, c'è la necessità di verificare quello che è stato deciso attraverso una serie diversa di azioni. Solo successivamente il piano strategico di Intermodalità può essere preparato includendo i risultati delle varie attività e le indicazioni sul come procedere.

Individuati gli obiettivi e identificati i problemi da risolvere per il Piano di Mobilità Sostenibile, il passo successivo è identificare le possibili misure pratiche. Queste misure necessitano di essere specificate con maggior dettaglio per essere applicate e poi valutate da un punto di vista più specifico. Mentre misure individuali possono essere attuate da sole, per questo tipo di piano accade più comunemente che ci sia un pacchetto di azioni in cui misure individuali rafforzano l'efficacia, l'accettabilità o il valore monetario reciproco.

L'obiettivo del progetto Intermodal è stato quello di produrre Piani Strategici per la mobilità intermodale locale; lo stesso progetto potrebbe

essere ulteriormente utilizzato come una base di idee condivise allo scopo di rimodellare i Piani di Ristrutturazione della Mobilità per il servizio di trasporto locale.

Il Progetto contribuirà anche ad una migliore connessione delle aree periferiche, lontane dal centro delle città che risulta essere un problema che interessa tutti i paesi coinvolti. I partner hanno sviluppato al meglio le loro connessioni alle aree più distanti, considerando soprattutto che queste aree hanno un alto potenziale turistico. Queste strategie sono finalizzate al potenziamento dell'industria dei trasporti, perché a seguito della crisi economica e della riduzione delle risorse pubbliche utilizzate per fornire i servizi pubblici, molti paesi sono stati obbligati a cambiare il loro sistema di trasporto pubblico in modo da ridurre i costi.

Una delle più importanti fasi del progetto Intermodal è stata l'analisi e la ricerca di una risposta alla domanda chiave:

“Come si utilizzano la comunicazione e le strategie di diffusione per raggiungere gli stakeholder?”

E' stato su questa questione che si è sviluppata la seconda parte del progetto Intermodal che ha visto la redazione e lo sviluppo del Piano di Comunicazione e Diffusione.

Il documento presenta il messaggio chiave, gli obiettivi comunicativi principali, gli strumenti mediante i quali questi obiettivi possono essere raggiunti, il pubblico di riferimento della comunicazione e i meccanismi per raggiungere gli stakeholder. Anche il materiale promozionale, i volantini e le brochure sono stati preparati e arricchiti di informazioni durante tutta la vita del progetto. E' stato lanciato il sito web dedicato così che i partner di progetto, gli stakeholder coinvolti e le persone interessate hanno potuto e potranno scambiare opinioni e ricercare informazioni. Eventi principali sono stati i Mobility Day, giornate organizzate durante l'estate di ogni anno con l'obiettivo di sensibilizzare e promuovere soluzioni di mobilità “green”.

Newsletter bimestrali di progetto – contenenti le notizie più importanti sulle strategie e le politiche del trasporto a livello locale, nazionale ed Europeo e gli aggiornamenti sulle attività del progetto – sono state inviate agli stakeholder e pubblicate sul sito internet.

L'attività di Comunicazione e disseminazione è stata in capo al partner FB1, Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture dell'Albania che ha svolto l'attività suddividendola in quattro momenti principali: (i) Sviluppo e condivisione del Piano di Comunicazione e Diffusione; (ii) Creazione e invio agli stakeholder dei Materiali promozionali, volantini e brochure; (iii) Organizzazione delle giornate della Mobilità per promuovere soluzioni di mobilità ecologica, pubblicazione; (iv) invio di Newsletter di progetto (tradotto nelle lingue del Paese), pubblicazione e lancio del sito.

Una delle parti più importanti di questa fase è stata l'identificazione di "lessons learned" tramite la quale i partner hanno notato che il Piano di Comunicazione e Diffusione è risultato utile in due direzioni principali: (i) La definizione di una gamma di regole interne ed esterne; (ii) esigenza di miglioramento dell'intero processo di gestione del progetto.

Il materiale promozionale, i volantini e le brochure prodotte sono state consegnate agli stakeholder e in occasione di eventi del progetto hanno portato alla diffusione delle informazioni delle attività intermodali e hanno incrementato l'interesse degli stakeholder e del pubblico a proposito della soluzione intermodale.

Le azioni di sensibilizzazione come l'organizzazione delle Giornate della Mobilità organizzate da tutti i partner hanno: (i) Incrementato la sensibilità dei cittadini verso l'utilizzo del trasporto pubblico, dei veicoli a due ruote (ciclismo) e il walking; (ii) Incoraggiato l'uso di modelli di trasporto intermodale; (iii) Identificato il bisogno di investire nelle nuove infrastrutture necessarie. Inoltre, la pubblicazione del bollettino è risultata utile nella diffusione delle attività di progetto a una vasta gamma di stakeholder.

Infine, le indicazioni fornite dai partner alla fine di questo lavoro sono tre: (i) Il Piano di Comunicazione e Diffusione una volta approvato dovrebbe

essere seguito e attuato da tutti i partner coinvolti; (ii) Ad eccezion fatta per la promozione comune ogni partner dovrebbe essere creativo e dovrebbe produrre gadget differenti per promuovere in maniera migliore il progetto; gli eventi come le giornate dalla mobilità sono molto importanti e dovrebbero essere incrementati nel numero; (iii) Il bollettino è stato d'aiuto nella scelta del giusto numero di stakeholder; ciò ha richiesto il coinvolgimento di tutti i partner che hanno dato il loro contributo e hanno mostrato le loro attività.

Nella fase successiva, l'obiettivo è stato l'identificazione: (i) degli indicatori per un sistema di trasporto efficiente, (ii) dei bisogni della mobilità urbana e del flusso turistico, (iii) delle migliori pratiche di intermodalità. Il settore turistico è stato coinvolto in maniera forte e predominante. Attraverso questa fase di progetto è stato costituito un database libero che presenta al suo interno dati e resoconti di ricerca forniti dai vari partner.

Al fine di raccogliere e analizzare dati rilevanti con lo scopo ultimo di definire strategie e valutare azioni pilota, ogni partner ha condotto tre studi differenti che hanno identificato la necessità di un miglioramento e individuato i vari livelli di sviluppo nelle diverse regioni partner di progetto.

Il primo studio di ogni partner ha identificato e analizzato gli indicatori in grado di identificare un sistema di trasporto efficiente. Il secondo studio ha avuto come scopo quello di analizzare le migliori pratiche di intermodalità mentre le necessità relative alla mobilità urbana e ai flussi sono state identificate con il terzo studio.

Ad esempio, il partner Conerobus (LB) ha individuato e analizzato quattro categorie di indicatori: (i) accessibilità; (ii) profilazione dell'utente; (iii) qualità della prestazione; (iv) finanziari. Successivamente, il partner ha raccolto e analizzato le migliori pratiche relative all'intermodalità del trasporto dei passeggeri in Italia: (i) il servizio di Biglietteria Integrato, (ii) il Trenomarchebus della Regione Marche. È inoltre stato trattato il dibattito più recente a

livello nazionale a proposito di mobilità e, in particolare, la prima edizione dell'evento Citytech e il White Paper per l'Italia sulla Mobilità. Conerobus ha anche ideato un questionario studiato per migliorare la conoscenza delle migliori pratiche di intermodalità in Italia. L'ultimo studio ha avuto lo scopo di studiare le connessioni tra Ancona e la zona periferica di Massignano, un'area distante dal centro ma con alto potenziale turistico, non lontana dalle spiagge di Portonovo e le cui connessioni hanno necessità di essere rafforzate. L'indagine sul trasporto pubblico di Ancona ha prodotto i seguenti risultati: (i) la stragrande maggioranza di chi ha risposto è interessata nell'uso del trasporto pubblico nell'area di Ancona e del Monte Conero; (ii) la stragrande maggioranza di chi ha risposto sarebbe interessata al progetto proposto dalla Conerobus per un servizio di bus a richiesta utilizzi le linee 93 e 94; (iii) il servizio su richiesta sarebbe rivolto principalmente al raggiungimento della zona costiera del Monte Conero, del Centro Storico di Ancona e le connessioni intermodali; (iv) il servizio a richiesta sarebbe utilizzato principalmente per cambi flessibili delle fermate dell'autobus piuttosto che cambi nel percorso delle linee degli autobus; e principalmente all'ora di punta e nel periodo estivo; (v) una grande maggioranza di chi ha risposto sarebbe disposta a pagare un extra per questo servizio su richiesta. Inoltre, l'analisi della regressione ha identificato che i gruppi di soggetti che sono significativamente più interessati al servizio sono: i Giovani, gli abitanti di Ancona, i Turisti e gli utenti abituali delle linee 93 e 94 per motivi legati al periodo delle vacanze. I risultati hanno rivelato che gli intervistati sono più soddisfatti del prezzo del viaggio, della puntualità dei viaggi e delle informazioni fornite, ma meno della frequenza dei viaggi e dell'affollamento degli autobus. I punti che i clienti considerano come i più importanti per una buona qualità del servizio di trasporto degli autobus sono la puntualità e la frequenza dei viaggi e la disponibilità di soluzioni intermodali; invece le informazioni fornite sono considerate di minore importanza.

Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture dell'Albania (FB-1) ha invece apportato il suo contributo basandosi sullo studio sulla riorganizzazione del sistema di mobilità urbana e metropolitana, insieme alla salvaguardia dell'ambiente urbano, temi principali delle politiche di governo di Tirana.

Efficienza ed efficacia dei sistemi di trasporto urbano possono essere raggiunti da una politica di interventi integrati basati sulle strategie che favoriscano l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico nelle aree centrali della città. Scopo sarà creare più spazio per le corsie degli autobus, piste ciclabili e zone pedonali nel centro città. Questa strategia intermodale integra molti aspetti legati alla mobilità (mobilità private, servizi di trasporto pubblico, parcheggio e lievi problematiche di mobilità). I piani futuri includono la definizione di nuovi schemi dei percorsi stradali, la creazione di zone pedonali e zone a traffico limitato (riservate solamente al traffico residenziale) e una strategia di parcheggio, lo sviluppo di servizi di trasporto pubblico, in particolare il trasporto veloce con gli autobus e altri servizi come tram e metro, e la creazione di strutture per i ciclisti. Gli indicatori identificati sono stati: (i) Indicatori di mobilità e accessibilità; (ii) Indicatori di affidabilità; (iii) Indicatori di sicurezza; (iv) Indicatori di efficienza ambientale. Ulteriore studio è stato quello volto a "Esaminare le migliori pratiche intermodali" che ha permesso di evidenziare alcuni importanti fattori. Per prima cosa, si è compreso come le politiche nel campo del trasporto a piedi, del ciclismo e altre dimensioni del trasporto intermodale non sono così sviluppate. Inoltre si è analizzata la qualità delle reti e degli interscambi. Sono stati identificati come punti salienti: le distanze brevi che possono essere coperte a piedi e la facilità di cambio tra modalità su binario e urbane, il parcheggio sicuro e la previsione di parcheggi e strutture per andare in bicicletta. Infine, diversi studi sono arrivati alla conclusione che le barriere più forti in questo campo provengono da problemi di coordinazione e cooperazione, problematiche legali e normative così come le barriere finanziarie. Occorre anche notare che l'applicazione del trasporto intermodale sembra essere attuato nelle città di maggiore rilievo in Albania come Tirana, Vlora, Fieri e Shkodra. Il terzo studio è stato effettuato sul "*Flusso di Mobilità Locale*" ed ha esplorato le tendenze del flusso di mobilità urbana dei passeggeri in base a diversi gruppi di età, genere, livello di educazione e di idoneità. È stata fornita una panoramica generale del Sistema di trasporto in Albania basata sulle percezioni e le opinioni dei passeggeri. Il questionario preparato ha identificato la mobilità urbana locale e il modo in cui sono realizzate le interconnessioni urbane. I risultati principali mostrano che: (i) nonostante le varie problematiche affrontate, le persone

utilizzano il trasporto pubblico principalmente nella vita di tutti i giorni; (ii) Il genere è uno dei fattori che definiscono il tipo di trasporto utilizzato (il trasporto pubblico è il più utilizzato da donne e uomini); (iii) la fascia di età è un altro indicatore e tutte le fasce di età, tranne la fascia 26 – 35 anni, usano il trasporto pubblico piuttosto che quello privato; (iv) L'educazione sembra avere uno scarso impatto sulla scelta di utilizzare il trasporto pubblico o privato, in tutti gli altri livelli di educazione il trasporto privato è preferibile rispetto al trasporto pubblico.



Altro partner di progetto, il *Comune di Vlora* (FB-2) ha organizzato la sua serie di indicatori intorno a 7 assi principali: (i) Indicatori di mobilità e accessibilità ai trasporti; (ii) Indicatori di affidabilità; (iii) Indicatori di sicurezza; (iv) Indicatori di gestione delle risorse naturali; (v) Indicatori dei costi; (vi) Indicatori delle condizioni delle infrastrutture; (vii) Indicatori della coesione e dell'impatto sociale ed economico. L'intenzione del secondo studio

è stata poi quella di redare un piano di mobilità sostenibile per pianificare le pratiche intermodali. Il comune di Vlora ha espresso piena fiducia verso un piano di Mobilità Urbana Sostenibile definendolo come il modo più efficiente di affrontare le problematiche legate del trasporto nelle aree urbane. Le migliori pratiche identificate e analizzate sono state: Koprivnica, caso della Croazia; Budapest, Ungheria – un caso di integrazione e coordinazione della politica; Odense, caso della Danimarca; Lille, Francia; and Gent, Belgio – caso pubblico notificabile. Sono stati identificati i benefici di un simile piano per la città di Vlora e sono stati dichiarati in modo chiaro e specifico gli obiettivi guida. Una parte importante di questo studio è stata l'analisi e la presentazione dei progetti anticipati per il trasporto urbano e intermodale; progetti che hanno come obiettivo il rafforzamento del ruolo della città di Vlora come quartier generale regionale e locomotiva dello sviluppo nel sud dell'Albania. La *“Valutazione dei Bisogni del Sistema di Trasporto Locale”* è stato il terzo studio condotto da questa città con lo scopo di identificare le necessità, le lacune esistenti e l'attuale tecnologia di punta del trasporto passeggeri nella città di Vlora. Perciò il fulcro è stato l'analisi del punto di vista dei cittadini: è stato quindi sottoposto a 1500 cittadini un questionario i cui risultati hanno mostrato che le infrastrutture necessarie sono mancanti per alcuni tipi di mobilità come ad esempio le biciclette e la continuità nei movimenti pedonali. Un'altra conclusione è relativa all'evidente mancanza di programmazione e della necessaria regolamentazione per le organizzazioni di trasporto intermodale. Inoltre, diverse modalità di trasporto, come quello marittimo, ferrovie, auto operano senza essere dipendenti le une dalle altre, senza combinazione tra le stesse e in generale con uno scarso funzionamento. È necessario fare dei passi avanti per quanto riguarda la sicurezza del trasporto, individuando la qualità dei veicoli e la gestione della viabilità. Il fatto che il trasporto pubblico non sia considerato così sicuro dagli utenti è sicuramente una limitazione per lo sviluppo dei trasporti locali.

Il Comune di Jesi (FB-3) ha identificato e analizzato: Il Sistema di mobilità includendo: (a) La struttura del sistema stradale; (b) la mobilità privata; (c) Gli incidenti stradali; (d) Le Zone a Traffico Limitato; (e) Il parco veicoli privato; (f) Il sistema di parcheggio; il trasporto pubblico locale e il La

mobilità sostenibile e infomobility. Con riguardo alle migliori pratiche, hanno analizzato: (i) Sistema di Trasporto Integrato dell'Alto Adige con smart card senza contatto; (ii) Ferrovia Metropolitana di Torino e tariffa integrata; (iii) stazione intermodale di Verona Porta Nuova; (iv) MoviCentro – nodi di interscambio nella Regione Piemonte; (v) Rinnovamento delle stazioni ferroviarie dell'Emilia Romagna; (vi) Servizi web per la Mobilità Regionale; (vii) Sistema di parcheggio e percorrenza di Parma; (viii) Brescia Omnibus card e EcoPassi; (ix) Mobilità su due ruote della città di Trento; e (x) percorsi ciclabili di Pesaro. Nel suo ultimo studio, il comune di Jesi ha pianificato e condotto sondaggi sulle abitudini di mobilità e le caratteristiche dei viaggi effettuati sul suo territorio. Basandosi sull'analisi del questionario sottoposto a tutte le istituzioni, ai servizi pubblici e privati, alle scuole che si trovano all'interno del centro città e alle aziende situate nella zona del Consorzio ZIPA, il comune ha prodotto i suoi suggerimenti. Alcuni dei più importanti sono stati relativi alla creazione di aree di parcheggio a pagamento nei punti chiave della periferia così da favorire l'accesso al centro utilizzando il trasporto pubblico (strutture di "Park-and-ride"); rendere il centro più vivibile dalla mobilità pedonale, incrementare il numero di corsie ciclabili e creare un sistema organico e ben connesso, pubblicizzare il servizio di affitto delle biciclette e le stazioni di ricarica per quelle elettriche, ecc.

Regione Emilia Romagna (FB-4). Questo partner ha classificato i suoi indicatori in tre gruppi: (i) misure della prestazione delle infrastrutture; (ii) misure della prestazione operativa; (iii) misure della prestazione a livello utente. I risultati hanno mostrato che nei mesi estivi la presenza di milioni di turisti crea traffico automobilistico, specialmente a Ravenna e Rimini; questo ha un impatto negativo sull'ambiente e sui mezzi di sostentamento dei turisti e i residenti. Perciò, un piano di intermodalità potrebbe migliorare questi aspetti. La ricerca *"Buone Prassi nel Progresso Intermodale della Regione Emilia Romagna lungo la Costa Adriatica Ravenna-Rimini"* ha rivelato una comprensione diffusa del bisogno di sperimentare una buona prassi nel campo dei trasporti. Le prassi migliori identificate da questa regione sono state: orari integrati, agenda di viaggio, stimer (Sistema di Tariffazione Integrata della Mobilità), mi muovo, TRC (trasporto rapido sulla costa) sulla Costa Adriatica, biciclette e treni.

Esperienze diverse sono in corso a livelli diversi, in particolare, si è iniziato a stabilire l'intermodalità treno-bici con un solo biglietto per i vari servizi di trasporto. In questo territorio ci sono vari progetti europei in elaborazione con lo scopo di incrementare la diffusione di buone prassi relative ai trasporti e raggiungere opere strutturali e tecnologiche significative. Attraverso lo strumento del questionario *"Domande in movimento: Sondaggio Statistico 2013"* si sono analizzate tre sezioni: demografica, biciclette e treni. Dai risultati è stata evidenziata la necessità di: (i) potenziare le corsie ciclabili per incoraggiare l'utilizzo delle biciclette; (ii) creare zone di parcheggio per le biciclette più sicure, specialmente sulla spiaggia; (iii) istituire un Sistema di condivisione biciclette (biciclette regolari ed elettriche) alle stazioni dei treni; (iv) favorire le attività informative sull'uso delle biciclette per aumentare la conoscenza verso questo mezzo di trasporto; (v) migliorare le attività informative e di sensibilizzazione verso i servizi ferroviari e le opportunità offerte dai treni che connettono Ravenna e Rimini; (vi) creare almeno un biglietto combinato con i treni, con i servizi turistici e le loro connessioni, pubblicizzare anticipatamente il tutto sul territorio.

La Regione Puglia (FB-5) ha riesaminato molti indicatori che influenzano il trasporto ciclabile e il trasporto in multmodalità in generale e ha estratto quegli indicatori che hanno un effetto maggiore nel contesto italiano confrontandoli poi con quelli di altri paesi dell'UE. Le risposte dei partecipanti al sondaggio sono state suddivise per età, genere, reddito, stato lavorativo ed educazione. Questo studio ha rivelato che in Puglia esiste una differenza notevole tra l'utilizzo della bicicletta in contesto domestico e verso la destinazione. Principalmente chi ha risposto alle domande ha valutato "sotto lo standard" i servizi su due ruote e le infrastrutture. Il trasporto pubblico risulta essere il servizio che ha avuto il declino più marcato; questo è il motivo per cui questo partner suggerisce la necessità di promuovere policies verso un incremento dell'efficienza del trasporto pubblico e una migliore integrazione con le altre modalità di trasporto. Nell'identificazione delle buone pratiche sia in Italia che nella Regione Puglia si è notato che nell'ultima decade il territorio pugliese ha mostrato un rilevante incremento nel grado di interesse verso l'implementazione di buone prassi per il trasporto

su due ruote e la mobilità intermodale. Si è anche sottolineato il fatto che le migliori pratiche possono sia essere relative a investimenti infrastrutturali che culturali, educativi e informativi. In sintesi, il sondaggio effettuato in questo studio mostra specificatamente che il fattore culturale può essere considerato come il principale. In merito al flusso di mobilità nella Regione Puglia, nei comportamenti dei turisti in viaggio il risultato più importante è stato notare un'eterogeneità nell'utilizzo della bicicletta che è stato attribuito a una finalità di viaggio (gita) ed anche la mancanza di informazioni e di infrastrutture è stata importante per la scelta di utilizzare la bicicletta.

Il partner *Šibenik* ha identificato e analizzato: (i) Indicatore di mobilità e accessibilità; (ii) Indicatori di affidabilità; (iii) Indicatori di sicurezza; (iv) Indicatori di efficienza ambientale; (iv) Indicatori di costo; (v) Indicatori di infrastruttura; (vi) Indicatori per l'impatto economico; e (vii) indicatori di produttività industriale. Nel suo secondo studio, ha identificato e analizzato le migliori pratiche relative a: (i) Politiche UE per il Trasporto Intermodale di Passeggeri, includendo (a) Concertour – Piano di Azione, (b) KITE – Catalogo delle Migliori Pratiche di Implementazione: Esempi e Insediamenti Urbani – Intermodalità; (ii) Soluzioni di Intermodalità, concentrate su linee navali e biciclette da città; (iii) Punti intermodali che fungono da soluzione per l'incremento dell'efficienza di viaggio; (iv) Servizi Informativi e Prenotazioni; (v) Gestione e Tracciamento dei Bagagli; (vi) Gestione dell'Alta Stagione; e (vii) Viaggi e Infrastrutture. Attraverso il suo terzo studio si suggerimenti sono individuate due richieste principali: (i) Biciclette da città e (ii) Rete di Trasporto Sostenibile via mare. Mentre le biciclette da città sono una problematica facilmente risolvibile, la rete di trasporti via mare è la più grande sfida e richiede soluzioni tecniche all'avanguardia unite a linee di trasporto via mare con un alto profilo di gestione.

Raccolti e analizzati i dati derivanti dalle tre diverse indagini si è potuto quindi proseguire con stesura dei Piani Strategici locali.

E' utile sottolineare che l'organizzazione del lavoro ha previsto che, per tali attività, i partner abbiano agito all'unisono discutendo e sviluppando strategie di supporto alle iniziative attuali di TP intermodale ed analizzandone la loro trasferibilità. Si sono quindi potute definire strategie congiunte in grado di garantire la competitività dei sistemi e di promuovere soluzioni sostenibili integrate e intermodali, tenendo in conto la promozione dell'area turistica. Nel dettaglio poi i partner hanno agito con azioni specifiche nei propri territori.



Conerobus S.P.A. (LB) ha studiato l'area della regione Marche il cui capoluogo è Ancona ed ha condotto un'analisi SWOT sulla cui base sono stati sottoposti dei suggerimenti e sono state formulate strategie. Gli obiettivi strategici individuati sono stati: (i) stabilire e collaudare linee di trasporto su autobus basate sul metodo di fornitura di servizi "on-demand" per servire le zone periferiche e le aree di campagna con spot turistici o flusso turistico in

entrata; (ii) Abilitare l'utilizzo intermodale delle infrastrutture già esistenti e spingere i decisori a definire un nuovo quadro normativo che identifichi la regolamentazione e l'integrazione del processo di emissione biglietti. In questo modo è stato proposto un pacchetto turistico adatto che include l'alloggio e gli spostamenti tra località turistiche diverse che si trovano nelle Marche attraverso connessioni intermodali. Inoltre, si è sentita l'esigenza di condurre uno studio dovrebbe per valutare l'impatto su scenari differenti in termini di integrazione e pianificazione delle ferrovie e il sistema di trasporto autobus a sud e a nord di Ancona.

Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture dell'Albania (FB-1) ha condotto una valutazione e un'analisi in merito alle potenziali sfide e opportunità che possono essere presenti a Tirana così come sulla zona costiera della stessa – Vlora in quanto aree ad alto potenziale in termini di generazione di sviluppo economico e turistico. Il punto di partenza è stato l'analisi della situazione attuale del trasporto intermodale attuali attraverso indicatori specifici che sono essi stessi elementi di valutazione. I servizi di trasporto intermodale a Tirana non hanno funzionato principalmente a causa della mancanza di esperienza e di visione riguardo la mobilità da parte di tutti gli attori coinvolti (istituzioni pubbliche, imprese, passeggeri, ecc.). Quando si è analizzata la situazione attuale del Trasporto Intermodale a Tirana (Tirana-Durres come area metropolitana) e parzialmente nella zona di Vlora, sono stati considerati questi fattori: (i) Modalità di trasporto esistenti (che sono il trasporto su strada, trasporto pubblico – autobus, trasporto ferroviario, trasporto aereo, trasporto extra-urbano, trasporto inter-city, trasporto internazionale dei passeggeri); (ii) Turismo; (iii) Infrastrutture; (iv) L'area territoriale della zona metropolitana; (v) Tipologie di movimento; e (vi) Altri fattori che influenzano il trasporto intermodale locale. L'analisi di questi elementi ha provato che lo sviluppo di una stazione intermodale è una necessità assoluta. Sulla base di queste analisi è stata proposta una strategia in grado di formulare e determinare gli obiettivi chiave per sostenere lo sviluppo della “Mobilità Intermodale per i Passeggeri” così da creare un ambiente invitante per l'utilizzo di varie modalità di trasporto nelle aree costiere e turistiche. Questa strategia dovrebbe includere le seguenti componenti: (i) Stesura di un quadro

normative per lo sviluppo del trasporto intermodale su scala nazionale e regionale; (ii) Modalità di trasporto logiche e integrate; (iii) Gestione della Mobilità; (iv) Miglioramento delle infrastrutture relative alla rete stradale di base; (v) Costruzione di stazioni per la condivisione di modalità di trasporto (terminal, stazioni libere, mobilità); (vi) Biglietti di viaggio integrati; (vii) Integrazione di linee extra-urbane con le linee degli autobus nel sistema urbano a Tirana; (viii) Promozione della Mobilità Intermodale dei Passeggeri; (ix) Promozione dei Casi Studio; (x) Implementazione dell'ITS (Sistema di Trasporto Intelligente), orari, ecc.; (xi) Lo sviluppo del trasporto intermodale bicicletta-autobus e bicicletta-treno a Tirana. Per riuscire a ottenere l'implementazione della Mobilità Intermodale dei Passeggeri bisogno sarà necessario avere: (i) Integrazione (affrontando tutte le problematiche importanti); (ii) Sostenibilità (evitando l'interferenza/la messa a rischio derivante da qualsiasi sconvolgimento radicale sociale); (iii) Proseguimento (per i prossimi 20 anni); (iv) Consulenza (definendo i parametri locali e regionali); (v) Complementarità (non in contrasto con piani già esistenti), e (v) Trasparenza (basata sull'argomentazione logica e convincente nella sua struttura e nel contenuto). Come risultato nel rispetto dell'infomobility e della presentazione dinamica dei flussi turistici saranno sviluppate applicazioni tecnologiche per notificare il pubblico e i turisti sulle nuove soluzioni di mobilità intermodale. Il partner ha proposto le seguenti soluzioni: I. Il quadro normativo sull'Intermodalità dovrebbe essere simile a quello dell'acquis cunitario. II. La formazione e l'educazione dei passeggeri all'intermodalità dovrebbe essere favorite (ciò potrebbe contribuire a un cambio di mentalità e nei processi da un medio a un lungo periodo). III. Costituire un Consiglio di Gestione Regionale per la Mobilità (che richiederà la coordinazione di molti attori).

Il Comune di Jesi (FB-3) dal punto di vista turistico ha proposto alcune modalità di miglioramento sia a livello ferroviario che automobilistico: (i) aggiunta di trasporto pubblico relativamente al tempo, alla frequenza e alle fermate; (ii) Politiche che favoriscono l'INTERMOBILITÀ anche attraverso l'intervento in termini di infrastrutture come la creazione o l'espansione di strutture atte al parcheggio per l'interscambio. Allo stesso tempo, ai turisti

è stato chiesto di fornire alcuni suggerimenti per migliorare la mobilità di Jesi; l'analisi delle risposte ha rivelato le informazioni che seguono: (i) creazione di aree di parcheggio sicure con pedaggio nel cuore della periferia promuovendo così l'accesso al centro con trasporto pubblico (Parcheggia e Viaggia – park and ride); (ii) rendere il centro più vivibile per i pedoni; (iii) estendere le corsie ciclabili e creare un sistema organico e ben connesso; (iv) ampliare la divulgazione del servizio di affitto biciclette e stazioni di ricarica per le bici elettriche; (v) miglioramento delle informazioni relative al trasporto pubblico (servizio, orari, linee, percorsi); (vi) incrementare le connessioni del trasporto pubblico con i villaggi costieri (incremento del trasporto pubblico in generale) e dei servizi ferroviari, ecc. Considerando quest'analisi, è evidente la possibilità di identificare un percorso di sviluppo verso piattaforme informative, connesse all'inizio del singolo passaggio, che permettano al tempo di integrare i servizi che seguono. Il partner propone tre fasi per ottenere questa possibilità. Innanzitutto la necessità di focalizzarsi sui servizi di base e sulla verifica dell'interoperabilità e dell'utilizzo delle informazioni offerte dal servizio informativo mobile della Regione Marche e dalla piattaforma di gestione del servizio di condivisione bici di Jesi: trasporto pubblico locale e periferico, servizi ferroviari, servizio di condivisione bici. La fase successiva può essere l'integrazione con il servizio di carpooling – attualmente in sviluppo – che riguarda specificatamente la realtà di Jesi; integrazione con informazioni turistiche e, in generale, con gli eventi sul territorio attraverso soluzioni web e applicazioni mobile; implementazione dei pannelli informativi variabili sull'area locale da/a i maggiori centri di interscambio (stazioni ferroviarie, ufficio informazioni turistiche del centro storico).

E la terza fase può essere la previsione dello sviluppo di servizi più avanzati come gestione e controllo del traffico, gestione dell'accesso e parcheggio, ecc. In questo modello strategico si presenta la sostenibilità (ambientale, sociale ed economica) come il criterio guida che ha ispirato gli obiettivi del Piano. Questo criterio prevede l'implementazione delle misure per raggiungere questi obiettivi: (i) integrare politiche di mobilità; (ii) ambientale; (iii) sicurezza; (iv) efficienza economica; (v) accessibilità; (vi) integrazione

modale. In linea con questi obiettivi è inoltre possibile introdurre un nuovo concetto di mobilità: l'identificazione di aree per cui siano definite azioni e misure coerenti con le caratteristiche funzionali e le aree urbane simili.

E' quindi solo in questa fase che si è potuto lavorare sull'obiettivo generale del progetto Intermodal, quello di aiutare la creazione di un sistema di mobilità sostenibile intermodale che sia un mezzo per qualificare e promuovere il turismo nell'Adriatico.

La strategia principale della *Regione Emilia Romagna* è stata di essere in grado di fornire offerte speciali e soluzioni di trasporto economiche per i trasporti dai traghetti e navi da crociera fino alle biciclette.

È ampiamente risaputo che nel bacino Adriatico, la mobilità via mare potrebbe giocare un ruolo cruciale, ma non è ancora sufficientemente strutturato, nonostante l'indubbio potenziale e costo ridotto se messo a confronto con il trasporto su ruote; perciò, i suggerimenti di questo partner sono stati importanti e specifici come segue: (i) incoraggiare e promuovere fortemente l'utilizzo del trasporto via mare per i passeggeri lungo la costa; (ii) aumentare la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino; (iii) rafforzare e integrare le reti di infrastrutture creando nuove connessioni tra i porti e le aree dell'entroterra e promuovendo l'intermodalità in tutte le sue possibili forme (mare, ferrovie, strade, bus commerciali, reti pedonali, trasporto pubblico locale). In altre parole, l'intero bacino Adriatico può essere una meta turistica per il mercato globale. I benefici mostreranno la sua possibile interconnessione e lo straordinario numero di combinazioni variabili (mete artistiche e storiche: romane, greche, veneziane, spiagge famose: Rimini, Dubrovnik; mete naturalistiche: Delta del Po, coste albanesi, ecc.).

Per quanto riguarda la *Regione Puglia*, l'analisi condotta ha evidenziato che le barriere più significative verso un ulteriore incremento dell'intermodalità-per-biciclette sono: la mancanza di parcheggio sicuro in prossimità di stazioni/porti/aeroporti; la mancanza di corsie ciclabili ben segnalate

nelle aree portuali; difficoltà nel trasportare in modo sicuro le biciclette con treni/modalità di trasporto pubblico locale; mancanza di un adeguato servizio di video sorveglianza nei nodi di trasporto principali; mancanza di illuminazione appropriate lungo le corsie ciclabili e ai nodi di trasporto principali. Riguardo l'utilizzo della bicicletta in Puglia, la richiesta è di politiche atte al miglioramento della qualità e, presumibilmente, a una migliore promozione marketing di questo settore nella regione. Infine, si propongono alcune azioni da intraprendere; tra le altre alcune sono relative al miglioramento della consapevolezza da parte dei cittadini della mobilità e del trasporto su due ruote sostenibili, al supporto delle politiche locali, che sono orientate all'implementazione del trasporto su due ruote e della mobilità sostenibile; all'implementazione dei servizi per la mobilità sostenibile e del trasporto su due ruote nei pressi delle stazioni ferroviarie locali. Nel contempo, le strategie proposte per migliorare l'accessibilità da e verso i nodi di trasporto dei passeggeri sono: miglioramento delle strutture per le biciclette e delle connessioni da/a i principali nodi e l'istallazione di segnali stradali per il trasporto su due ruote da/a i nodi principali. Con riferimento all'implementazione dei servizi per i ciclisti, le strategie proposte sono: l'incremento dei parcheggi per biciclette nei principali nodi e l'offerta di servizi per la riparazione e manutenzione delle biciclette nei nodi principali. Il terzo obiettivo è stato la promozione dell'intermodalità bicicletta & treno, bicicletta & volo, bicicletta & nave (*bike & train, bike & fly, bike & boat intermodality*), e la strategia specifica è: lancio di compagnie comunicative per invogliare i cittadini ad andare in bicicletta da e verso i nodi principali.

La diagnosi della *Città of Šibenik* ha riconosciuto tre problematiche principali che necessitano di essere trattate negli sviluppi futuri del Sistema di trasporto della città: le linee navali, il sistema di trasporto pubblico via autobus e il sistema di trasporto pubblico su due ruote. La Città di Šibenik ha dato il suo contributo specialmente a proposito di campi differenti come il quadro legislative, i problemi pratici nell'implementazione delle soluzioni, la possibilità di cooperazione tra settori diversi e suggerimenti nella creazione delle azioni pilota. Poi alcuni suggerimenti sono derivati da queste problematiche che sono state ulteriormente presentate in un contesto di "action plan" (piano

di azione). Le strategie definite per raggiungere gli obiettivi sono state: (i) Costruzione di strade, di infrastrutture costali e collegate (funicolare); (ii) Modernizzazione del trasporto pubblico; (iii) Creazione del concetto di intermodalità; (iii) Incorporazione dell'intermodalità nell'infrastruttura esistente; (iv) Sistema informativo "quando vuoi, dove vuoi" ("any time, any place"); (v) Implementazione di soluzioni con tecnologia avanzata; (vi) Implementazione del marketing mix; (vii) Valutazione e miglioramento del sistema. Il progetto pilota per le linee navali è stato previsto per l'estate 2015 e la sua struttura preliminare è stata inclusa. Allo stesso tempo, il progetto pilota delle biciclette pubbliche è stato previsto e sono stati previste le fasi della sua implementazione. Per terzo, è stata incluso nell'articolo anche lo sviluppo di una strategia Intermodale per la Città di Šibenik. Il Dipartimento dell'Economia, dell'imprenditoria e dello sviluppo della Città di Šibenik svilupperà questo documento attraverso una "metodologia partecipativa" e ciò sarà la base per il finanziamento di azioni relative al traffico e al trasporto per il prossimo periodo di programmazione.

Le problematiche individuate da *DUNE*A (FB-8) hanno identificato come: (i) Non c'è una strategia generale per lo sviluppo del Sistema di trasporto dalla provincia per sviluppare l'intermodalità; (ii) Non c'è un Sistema informativo integrato per collegare vari servizi e infrastrutture che ha un impatto sulla pianificazione delle infrastrutture e per gli utenti; (iii) Stagionalità; (iv) Infrastrutture in scarse condizioni e mancanza di infrastrutture. La provincia Dubrovnik-Neretva sta pianificando lo sviluppo di servizi, di infrastrutture e di sistemi di trasporto per raggiungere: (i) Un più alto grado di sicurezza del traffico nella provincia Dubrovnik-Neretva County; e (ii) un miglioramento nello stato dell'ambiente attraverso meno inquinamento e traffico. Per ottenere gli Obiettivi a lungo termine questo paese ha stabilito alcuni obiettivi a breve termine per tenere traccia e ottenere gradualmente quelli a lungo termine: (i) migliorare l'efficienza della mobilità misurata con una più alta velocità nel trasporto dei passeggeri nella Provincia; e (ii) una Più alta connessione delle aree isolate con le zone centrali della Provincia che saranno misurate con una velocità media di viaggio dalle località isolate verso le città di Dubrovnik e Ploče.

Le “*lessons learned*”, all’interno di questa fase, si possono riassumere in:

(i) Il coinvolgimento dei stakeholder locali nell’LMBs ha rappresentato un punto cruciale per creare un ambiente favorevole per l’implementazione; (ii) Il seminario tecnico è stato molto utile per condividere le migliori pratiche e le esperienze. Invece, si evidenziano anche momenti di inefficienza o come vengono chiamati, i “contro”: (i) In alcuni casi, come suggerito da LB e da FB3, gli incontri dell’LMBs aperti al pubblico sono stati inutili perché c’è stata difficoltà nel combinare due livelli di discussione (Tecnico vs Partecipativo); (ii) In alcuni casi la differenza tra gli argomenti intermodali scelti dai partner del progetto ha bloccato la possibilità di comparazione e scambio di esperienze.

Sono stati proposti due importanti suggerimenti: (i) Preservare il coinvolgimento dei stakeholder locali all’interno dell’LMBs e pianificare solo incontri tecnici ristretti all’LMBs; (ii) Cercare di scegliere argomenti intermodali simili in modo da migliorare la possibilità di scambio di esperienza tra i partner.

A questo punto è stato possibile implementare le azioni pilota.

Conerobus S.P.A (LB) ha realizzato PRONTOCONERO, un servizio di trasporto flessibile la cui pianificazione è creata in base alle reali necessità degli utenti. I risultati principali di questa azione pilota hanno mostrato che durante il periodo monitorato (che è stato intorno al 90% della durata dell’azione pilota) il numero di passeggeri è stato intorno ai 25 al giorno per il servizio flessibile. Il numero dei passeggeri è stato quindi pressappoco lo stesso del servizio fisso, ma la procedura di ottimizzazione ha ridotto il numero di km percorsi da 16.875 a 12.208 (con una riduzione del 28%) e un incremento del 35% nel rapporto passeggero/km. I passeggeri sono stati ben distribuiti lungo il percorso e ciò dimostra che tutte le linee degli autobus sono state utilizzate dagli utenti.

Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture dell’Albania (FB-1) ha denominato realizzato il progetto pilota Smart Transport Albania, che è sviluppata come il primo tabellone di mobilità mobile per tutti i passeggeri

che viaggiano dall'Aeroporto Internazionale di Tirana a Vlora. Uno dei più importanti risultati è stato che i cittadini scelgono la macchina come il loro principale mezzo di trasporto e che solamente un 1.4% dei passeggeri usa i treni, a causa di questa lacuna il piano di azione si è focalizzato sulla promozione dell'utilizzo dei treni in combinazione con le altre modalità di trasporto disponibili. Questa applicazione permette agli stranieri e/o agli albanesi di recuperare le informazioni necessarie prima di arrivare così che si possa pianificare e coordinare lo spostamento in maniera più efficiente ed efficace. Il più importante risultato atteso per questa azione pilota è di incoraggiare i visitatori e tutte le persone che viaggiano in Albania a far uso delle varie modalità di trasporto che sono a loro disposizione. L'applicazione è stata scaricata 67 volte (*ultimi dati pervenuti*). Al di là del numero di utenti, l'applicazione è stata utilizzata 152 volte per ricercare vari percorsi. Le modalità di trasporto più ricercate riguardano gli orari degli autobus e i tragitti percorribili con l'auto.

L'applicazione del *Comune di Vlora* (FB-2) è stata quella di offrire alle persone (cittadini, turisti, viaggiatori per lavoro, ecc.) le informazioni sui mezzi di trasporto intermodale e le informazioni relative ai percorsi verso Vlora. Questo obiettivo primario ha implicato la creazione e lo sviluppo di un portale web a cui si può accedere da qualsiasi dispositivo (PC, Notebook, Tablet, Smartphone, ecc.). L'applicazione è connessa con una vasta gamma di mezzi e mostra il costo approssimativo di ogni modalità di trasporto verso la città di Vlora.

Il Comune di Jesi (FB-3) invece ha implementato due azioni pilota: a) Implementazione di un sistema di emissione biglietti integrato per TPU / condivisione bici / Parcheggio auto attraverso l'implementazione di un sistema di pagamento via portafogli digitale; b) Implementazione di un sistema avanzato di infomobility per la Città di Jesi. Un'analisi estesa della situazione sulla mobilità locale è stata attuata durante la preparazione del Pilota. Sia la mobilità pubblica che quella private sono state analizzate in modo da raccogliere i dati su cui basare l'implementazione del Pilota in maniera efficiente..

Attraverso il suo progetto pilota la Regione Emilia ha sviluppato e testato un Sistema turistico integrato che consiste in un biglietto di trasporto pubblico da/a Bologna in 3 villaggi sulla costa (Cervia, Cesenatico, Bellaria); 1 o 2 giorni in un hotel; trasferimento bagagli, possibilità di affittare una bicicletta o un biglietto per il trasporto pubblico; biglietti per mostre ed eventi.

La Regione Puglia (FB-5) ha voluto permettere l'ultizzo per un periodo sperimentale di 8 mesi di una Velo-stazione: uno spazio chiuso, sicuro e ben fornito per il parcheggio delle biciclette, il loro deposito e la manutenzione situata vicino alla stazione ferroviaria nell'area pugliese. Questa azione pilota è stata sviluppata anche ai sensi della legge regionale sul trasporto su due ruote n. 1/2013 che prevede l'attivazione di Velo-stazioni in tutte le stazioni ferroviarie della regione.

La Città di Šibenik (FB-6) ha implementato due azioni pilota: Sistema pubblico di condivisione biciclette Šibenik e Electric Vehicle. I risultati ottenuti dal primo progetto pilota hanno portato ad un grande successo durante i 6 mesi di implementazione. Le persone hanno mostrato interesse nell'utilizzo del sistema pubblico di biciclette di nuova istallazione e che è risultato nel costante incremento nel numero di utenti registrati e nel numero di affitti. Tutti i problemi minori che si sono presentati sono stati eliminate con successo e non hanno avuto ripercussioni sul risultato globale. La promozione è stata attuata attraverso il sito web, i social media, volantini, imprese partner e istituzioni e ha dato prova di essere una preziosa risorsa nella diffusione del pilota. Il secondo progetto pilota ha avuto durata dal 18 gennaio al 18 febbraio. Durante questo mese è stato fornito un totale di 209 servizi. Il progetto pilota è stato condotto con due veicoli elettrici. I primi risultati del progetto pilota sono molto positivi ed è stato accettato in maniera ottimale dal pubblico. Perciò, il parcheggio Gradski come concessionario per il trasporto nella parte vecchia della città continuerà a fornire il servizio e all'aggiornamento del servizio nel futuro.

DUNEA (FB-8) invece ha deciso di implementare la sua azione pilota attraverso il miglioramento della funzionalità intermodale di due luoghi distanti nell'area della Provincia - Orebić and Ubli, attraverso l'investimento

nella fase di preparazione della loro infrastruttura del porto marittimo. Gli effetti e l'efficienza potranno essere valutati in maniera appropriata dopo il completamento dei lavori di infrastrutture.

Sono state evidenziate indicazioni relative a: (i) La scelta del pilota potrebbe variare dopo il primo periodo di studio in modo da dare ai partner un'idea chiara dell'attuale situazione locale e dei loro bisogni reali, lasciando alla fase propositiva del progetto solamente la descrizione dei concetti generali e degli obiettivi; (ii) L'elaborazione delle politiche dovrebbe essere coinvolta direttamente durante il progetto e non solamente durante la fase propositiva; (iii) Dato che le problematiche relative ai trasporti e al turismo sono strettamente collegate alla politica, è molto importante assicurare un'appropriata implementazione anche nel caso di cambiamenti improvvisi; (iv) Un coordinatore tecnico dovrebbe essere identificato tra i partner, preferibilmente durante la fase propositiva del progetto in modo da fornire un buon supporto ad LB.

L'ultima fase di questo progetto è stata l'uso di una rete CBC per la promozione turistica dell'Area Adriatica. In parallelo al brainstorming CBC per l'approvazione dei Piani Strategici per la Mobilità Urbana Intermodale, i partner hanno discusso e lavorato in interconnessione per comprendere come applicare le soluzioni di trasporto intermodale identificate alla gestione e promozione del turismo nell'area. Sono state previste attività che facilitino l'approvazione e la diffusione dei Piani Strategici così da raccogliere contributi sul come pubblicizzare i percorsi turistici di mobilità intermodale nell'area Adriatica così come offerti da ogni località coinvolta.

I partner hanno sviluppato una Strategia Comune per l'intermodalità nei villaggi turistici dell'area costiera dell'Adriatico in modo da sviluppare un turismo basato sulle esperienze, stimolare l'incontro con le nostre comunità che vivono una vita genuina ogni giorno, caratterizzata dal proprio cibo, la propria cultura, la propria artigianalità e pratiche agricole.

L'impegno assunto è stato quello di promuovere il bacino Adriatico come meta turistica unica, in modo particolare verso quei potenziali turisti che vivono fuori dall'area. Le aree costiere dell'Adriatico sono quindi un prodotto turistico unico e rappresenteranno una novità in molti campi dell'economia e della cultura.

I partner hanno firmato un Manifesto finale dove si impegnano a rendere effettiva una rete di informazioni real-time sui trasporti tra i due lati del Mare Adriatico introducendo un nuovo strumento per prenotare trasporti, alloggi e servizi, in tempo reale e in modo interconnesso. Questo è stato il più importante risultato in questa fase.

Riassumendo quindi si è compreso che (i) Grazie al costante lavoro dei partner coinvolti (attraverso eventi e MB) è stato possibile avere influenza sugli attori principali delle politiche decisionali regionali, attraverso l'inserimento dell'intermodalità costiera nel Piano di Trasporto Regionale; (ii) Si è verificata l'esistenza di sensibilità sull'argomento sia da parte di enti pubblici che di cittadini e turisti; (iii) è stato importante scegliere i giusti stakeholder per i Mobility Board; (iv) L'ottimo risultato ottenuto attraverso i questionari distribuiti tra i turisti sulle spiagge risiede nella scelta delle giuste domande.

Per il futuro è importante tenere presente che: (i) Chi si occupa del processo decisionale regionale potrebbe confermare il suo interesse nell'intermodalità a livello pratico; (ii) è importante che tengano in mente la richiesta comune di un'area intermodale Adriatica per il turismo; (iii) Tutti gli stakeholder locali – operatori pubblici e privati – dovrebbero incrementare il loro interesse verso l'intermodalità in quanto strumento di attrattiva turistica.





