

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

0.3.6.2 - Relazione sui lavori della piattaforma - relazione n.1

0.3.6.2 - Poročila o interakcijah platform - report n.1

VERSIONE FINALE - ITALIANO

Questo progetto è sostenuto dal Programma di Cooperazione Italia-Slovenia Interreg VA finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale.

Il contenuto di questa pubblicazione non riflette necessariamente le posizioni ufficiali dell'Unione Europea. La responsabilità del contenuto di questa pubblicazione è dell'autore - PP8 (GECT Euregio Senza Confini r.l.).

Versione: N.1, Definitiva

Autore: PP8 - GECT Euregio Senza Confini r.l.

Data: 23/04/2021



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Università
Ca' Foscari
Venezia
Dipartimento
di Management



Posoški razvojni center



Euregio Senza Confini^{r.l.}
Euregio Ohne Grenzen^{mbH}
Carinzia-Friuli Venezia Giulia Veneto
Kärnten-Friuli Adulch Venetien-Venezien

Sommario

Preambolo	3
1. Agenda e informazioni chiave	4
2. Verbale della riunione (MoM)	7
3. Resoconto dell'incontro.....	18

Preambolo

Nell'ambito del **WP3.1-ATT6** (“*Piattaforma dei portatori di interesse per il dialogo e la pianificazione transfrontaliera / Platforma interesse skupin za čezmejni dialog in načrtovanje*”), il progetto CROSSMOBY sta portando avanti una **consultazione strutturata con gli stakeholder** del territorio per raggiungere una buona consapevolezza dei diversi punti di vista da considerare nella pianificazione della mobilità transfrontaliera.

A tal fine, le TAVOLE ROTONDE previste stanno rappresentando l'elemento centrale di ATT6, essendo incontri interattivi di supporto, attraverso la consultazione attiva degli stakeholder al fine di affrontare la dimensione strategica e supportati dalla rappresentazione e dai contenuti forniti attraverso la PIATTAFORMA WEB realizzata in ATT5.

A tal fine, ATT6 prevede in particolare 3 tavole rotonde (TR) con stakeholder selezionati che dovrebbero essere organizzate in tre diversi periodi del progetto e, in particolare:

RT nr.	Dati indicativi attesi	Modalità	Dove	Indirizzamento
1	03/03/2021	VIRTUALE	Virtuale	Livello tecnico
2	06/2021	Di persona (?)	Slovenia (?)	Livello decisionale
3	09-10/2021	Di persona (?)	Italia (?)	Livello decisionale

Figura 1– Distribuzione prevista di RT da realizzare all'interno del WP3.1

Nei paragrafi seguenti sono sostanzialmente riportati i principali risultati della **PRIMA TAVOLA ROTONDA** organizzata da GECT Euregio Senza Confini r.l. il 03/03/2021 secondo quanto previsto all'interno del documento metodologico 3.6.1 già consegnato.

1. Agenda e informazioni chiave

CROSSMOBY - STAKEHOLDERS TAVOLA ROTONDA Nr 1 **DISPONIBILITA' DEI DATI NELLA DIMENSIONE TRANSFRONTALIERA**

3 marzo 2021

Lingue dell'incontro con traduzione simultanea: ITALIANO/SLOVENO

Piattaforma: ZOOM - <https://zoom.us/j/99672874503> - Riunione ID: 996 7287 4503

14:45 - 15:00	Collegamento dei partecipanti
15:00 - 15:10	Benvenuto, saluti e presentazione dell'incontro da parte del GECT Euregio Senza Confini r.l. e del capofila <ul style="list-style-type: none"> - <i>Massimiliano Angelotti, Regione Friuli-Venezia Giulia</i> - <i>Sandra Sodini, GECT Euregio Senza Confini r.l.</i>
15:10 - 15:20	Il ruolo chiave degli stakeholder: obiettivi principali della tavola rotonda <ul style="list-style-type: none"> - <i>Andrea Ballarin, GECT Euregio Senza Confini r.l.</i>
15:20 - 17:20	Concetti di base della piattaforma: prime rappresentazioni che introducono domande guida: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Riccardo Maratini, GECT Euregio Senza Confini r.l.</i> Focus su temi specifici con spunti per la discussione da diversi punti di vista: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Simon Koblar, Istituto di Urbanistica della Repubblica di Slovenia</i> - <i>Pierpaolo Pentucci, Università Cà Foscari di Venezia</i> Tavola rotonda con gli stakeholder invitati: <ul style="list-style-type: none"> - Luca Mestroni, Regione Friuli - Venezia Giulia - Paolo Zaramella, TPL FVG Scarl - Alberto Piamonte, Regione Veneto - Paolo Dileo, Iniziativa Centro Europea - Giulia Gaita, Città metropolitana di Venezia - Mauro Menegazzo, Infrastrutture Venete SpA - Dorino Favot, ANCI FVG - Matej Vovk, Ministero delle Infrastrutture, Centro Nazionale di Gestione del Traffico - Tomaž Konrad, GECT GO - Giuliano Nemarnik, Centro di sviluppo regionale di Capodistria - Miro Kristan, Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo - Mirjana Vanovac, Ferrovie Slovene - Tadej Lužnik, NOMAGO
17:20 - 17:30	Chiusura e lancio per la prossima TR <ul style="list-style-type: none"> - <i>Massimiliano Angelotti, Regione Friuli-Venezia Giulia</i> - <i>GECT Euregio Senza Confini r.l.</i>

CONCETTO RIASSUNTIVO PER LA TAVOLA ROTONDA

Il progetto CROSSMOBY affronta la sfida di migliorare la capacità nella pianificazione della mobilità sostenibile e fornire collegamenti di trasporto pubblico transfrontalieri basati su un approccio di forte cooperazione istituzionale per ottenere risultati concreti per i cittadini nell'area del Programma, anche in termini di riduzione delle emissioni dei trasporti. A tal fine, la raccolta di dati e la fornitura di rappresentazioni efficaci ha lo scopo di supportare il dialogo con le parti interessate e di promuovere un processo di pianificazione rafforzato, che comprenda diversi passaggi dai dati condivisi alla comprensione e alla visione condivise a livello transfrontaliero.

 PAROLE CHIAVE	SESSIONE INTERATTIVA E INFORMALE PARTECIPANTI SELEZIONATI (ATTIVI). BRAINSTORMING SULLE TECNICHE
 OBIETTIVO	COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER, FAVORIRE LA RACCOLTA DI DATI AGGIUNTIVI OLTRE A PRESENTARE LA VERSIONE BETA DELLA PIATTAFORMA WEBGIS IN SVILUPPO, IL SUO SCOPO E LE FUNZIONALITÀ E LA RACCOLTA DI FEEDBACK
 COORDINAZIONE	PP8 - GECT EUREGIO Senza Confini rl LP - Regione Friuli-Venezia Giulia
 STRUTTURA	TITOLO: DISPONIBILITA' DEI DATI NELLA DIMENSIONE TRANSFRONTALIERA
	Presentazione dell'obiettivo principale della tavola rotonda e del processo di coinvolgimento degli stakeholder <i>Raccogliere feedback da competenze, conoscenze ed esperienze delle parti interessate invitate per essere poi convogliati nelle fasi successive che portano al piano d'azione CROSSMOBY.</i>
	Presentazione del concetto di piattaforma e della sua versione beta in fase di sviluppo/primi risultati <i>Funzionalità, limiti, fonti di dati e informazioni mancanti...</i>
	Tavola rotonda con gli stakeholder coinvolti su <ul style="list-style-type: none"> - <i>come sfruttare in modo efficiente le funzionalità della piattaforma con particolare riferimento all'area transfrontaliera</i> - <i>come implementare ulteriormente la piattaforma</i> - <i>definire ulteriori stakeholder da coinvolgere</i> - <i>definire ulteriori opportunità da sfruttare una volta implementate</i>
	Focus tematico da prendere in considerazione per stimolare la discussione con gli stakeholder invitati: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Divari transfrontalieri e anelli mancanti</i> - <i>Accessibilità</i> - <i>Dati aperti</i> - <i>Collegamento alla connettività ferroviaria a lunga distanza</i>
	Conclusioni <i>Prossimi passi verso lo sviluppo di una piattaforma ottimizzata + piano d'azione</i>

DETTAGLI DI COLLEGAMENTO

GECT Euregio Senza Confini ha invitato a Zoom Meeting:

“CROSSMOBY - TAVOLA ROTONDA STAKEHOLDER Nr 1”

3 marzo 2021 @ 14:45 CET

Per partecipare allo Zoom Meeting clicca qui:

<https://zoom.us/j/99672874503>

Riunione ID: 996 7287 4503

Puoi anche iscriverti dai seguenti numeri:

Dalla Slovenia:

+386 1888 8788

+386 1600 3102

Dall'Italia:

+39 069 480 6488

+39 020 066 7245

+39 021 241 28 823

2. Verbale della riunione (MoM)

Elenco dei partecipanti:

Nome Cognome	Ruolo	Contatto
<i>Riccardo Maratini</i>	PP8 - GECT	riccardo.maratini@euregio-senzaconfini.eu
<i>Andrea Ballarin</i>	PP8 – GECT/ PP3 - VS	andrea.ballarin@euregio-senzaconfini.eu andrea@studioballarin.it
<i>Susanna Penko</i>	PP8 - GECT	susanna.penko@euregio-senzaconfini.eu
<i>Chiara Fabbro</i>	PP8 - GECT	chiara.fabbro@euregio-senzaconfini.eu
<i>Massimiliano Angelotti</i>	LP - FVG	massimiliano.angelotti@regione.fvg.it
<i>Sandra Sodini</i>	PP8 - GECT	
<i>Irene Cermeli</i>	LP - FVG	irene.cermeli@regione.fvg.it
<i>Viviane Basso</i>	LP - FVG	irene.cermeli@regione.fvg.it
<i>Roberta Maccari</i>	LP - FVG	roberta.maccari@regione.fvg.it
<i>Pier Paolo Pentucci</i>	PP2 - UNIVE	pierpaolo.pentucci@unive.it
<i>Andrea Stocchetti</i>	PP2 - UNIVE	stocket@unive.it
<i>Luka Mladenovič</i>	PP4 - UIRS	lukam@uirsi.si
<i>Simon Koblar</i>	PP4 - UIRS	simonk@uirsi.si
<i>Giuliano Nemarnik</i>	PP5 - RRC KP	
<i>Miro Kristan</i>	PP6 - PRC	miro.kristan@prc.si
<i>Paolo Dileno</i>	CEI	
<i>Tomaž Konrad</i>	GECT GO	
<i>Giulia Gaita</i>	CMVE	
<i>Dorino Favot</i>	ANCI FVG	
<i>Luca Mestroni</i>	FVG	
<i>Mauro Menegazzo</i>	Infrastrutture Venete S.p.A.	
<i>Mirjana Vanovac</i>	Ferrovie Slovene	
<i>Tadej Lužnik</i>	NOMAGO	
<i>Alberto Piamonte</i>	Regione Veneto	
<i>Matej Zoratti</i>	Comune di Nova Gorica	

VERBALE DELLA RIUNIONE

Andrea Ballarin (consulente di PP8, GECT) prende la parola per dare il benvenuto ai partecipanti alla prima tavola rotonda degli stakeholder del progetto CROSSMOBY e per presentare Massimiliano Angelotti, rappresentante della Regione FVG, LP del Progetto, e

Sandra Sodini, rappresentante del partner GECT Euregio senza confini r.l. (PP8) che ha organizzato l'evento.

Massimiliano Angelotti (LP - FVG) ha dato il via alla tavola rotonda accogliendo nuovamente tutti i partecipanti e ringraziando le persone coinvolte nell'organizzazione dell'evento. Ha brevemente ricordato l'obiettivo dell'evento, che è quello di favorire un primo confronto diretto con un numero limitato di stakeholder del territorio, da sviluppare ulteriormente nelle due prossime tavole rotonde degli stakeholder da realizzarsi nell'ambito delle attività progettuali del prossimo periodo.

Sandra Sodini (PP8 - GECT) è quindi intervenuta per ringraziare ancora tutti coloro che sono coinvolti nel progetto e per sottolineare l'importanza di questa tavola rotonda degli stakeholder, che rappresenta anche un'opportunità per le autorità regionali al fine di comprendere le esigenze del territorio, arricchendo così la programmazione regionale. In tal senso, la disponibilità di dati transfrontalieri, spesso detenuti da soggetti privati, è di fondamentale importanza per elaborare politiche che rispondano alle reali esigenze del territorio. È infatti estremamente difficile raccogliere dati transfrontalieri coerenti e comparabili, poiché i livelli amministrativi spesso non corrispondono tra loro e le banche dati nazionali/regionali spesso non sono facilmente interoperabili. Questo tema è di assoluta attualità e fondamentale per una regione come il FVG, che ha nel suo territorio diversi ambiti transfrontalieri: da qui l'importanza di questa tavola rotonda. Sandra Sodini ha concluso il suo intervento ringraziando ancora una volta tutte le parti interessate presenti all'evento e dando la parola ad Andrea Ballarin.

Andrea Ballarin, a nome di GECT Euregio senza confini r.l. (PP8), ha presentato brevemente una panoramica generale del progetto CROSSMOBY, comprese le sue motivazioni e i risultati attesi¹. Successivamente, si è concentrato principalmente sul ruolo degli stakeholder e sull'importanza del loro coinvolgimento. In particolare, questa tavola rotonda, che segue una precedente fase di sistematizzazione delle informazioni in un quadro unificato (ATT5), rappresenta una prima opportunità per instaurare un processo di consultazione con stakeholder selezionati (stakeholder platform forum - ATT6) che sarà portato avanti attraverso altre due opportunità di scambio di opinioni e, auspicabilmente, attraverso un dialogo e una governance inter-istituzionale più strutturati, che utilizzerà

¹Vedi PPT "01_BALLARIN"

la piattaforma webGIS dedicata in fase di sviluppo, contribuendo così a fornire il contributo strategico atteso (ATT7). La fase di consultazione delle parti interessate è stata organizzata in tre tavole rotonde - che si prevede di tenere a giugno/luglio 2021 e ottobre/novembre 2021 - i cui obiettivi sono favorire la raccolta di dati aggiuntivi e raccogliere feedback sulla piattaforma webGIS in fase di sviluppo, nonché perfezionare indirizzi strategici.

Poi la parola è passata a Riccardo Maratini (PP8 - GECT) per presentare², in particolare, la piattaforma webGIS transfrontaliera che è in fase di sviluppo da parte del GECT e che sarà supportata anche sulla base degli esiti dei momenti di dialogo organizzati all'interno del forum della piattaforma degli stakeholder (ATT6). A tal fine, sarà fondamentale trasformare i dati condivisi in una visione comune da veicolare nel Piano d'Azione Strategico finale (O.3.7.1) e che dovrebbe supportare la pianificazione regionale e transfrontaliera. Questo ambizioso obiettivo è probabilmente oltre lo scopo e la durata di un singolo progetto come CROSSMOBY. Tuttavia, questa piattaforma rappresenta un punto di partenza di un importante processo di pianificazione della mobilità multimodale transfrontaliera che dovrebbe essere portato avanti anche dopo la fine di questo progetto. Ha proseguito ricordando le tre componenti principali di questo processo, che sono le analisi tecniche basate sui dati disponibili, lo sviluppo di strumenti ICT che consentano di condividere e rappresentare questi dati e, ultimo ma non meno importante, il coinvolgimento degli stakeholder attraverso una piattaforma dedicata (a partire da questo incontro). A tal fine, un supporto fondamentale è dato dalle interfacce utente di tipo webGIS che dovrebbero fornire agli stakeholder informazioni "statiche" - ovvero informazioni aggiornate (indicativamente) su base annuale - per supportarli durante i processi decisionali. In effetti, la fornitura di informazioni in tempo reale andrebbe oltre lo scopo di questo progetto. L'obiettivo di queste interfacce è quello di fornire una visione dello stato di avanzamento del sistema di trasporto multimodale dell'intera area del Programma Italia-Slovenia, sia dal lato della domanda che dell'offerta, aprendo così la strada al Piano d'Azione Strategico previsto nell'ATT7. La governance, quindi, deve essere multilivello, in quanto diverse scale di pianificazione e intervento (UE, nazionale, regionale, locale e transfrontaliera) sono chiamate ad interagire tra loro, nonché con altre iniziative e progetti sinergici come quello rappresentato da FORTIS (Programma Interreg Italia-Slovenia).

² Vedi PPT "02_MARATINI"

È stato inoltre sottolineato che il GECT ha già redatto un primo documento che analizza il quadro strategico generale e che sarà integrato anche con quanto emergerà durante questa prima tavola rotonda. La prima bozza del documento contiene anche info-box di approfondimento su alcune delle attività pilota realizzate nell'ambito del progetto CROSSMOBY. A tal fine, sia il documento che le interfacce webGIS forniscono anche una sorta di "punto di ingresso" per poter accedere all'intera serie di risultati del progetto CROSSMOBY per utenti/lettori esterni (presentando riferimenti e link ai risultati finali specifici e alle piattaforme sviluppate a livello regionale/locale per ulteriori approfondimenti). Successivamente, sono stati presentati brevemente i temi chiave affrontati, partendo da una panoramica sull'area Italia-Slovenia, caratterizzata da un'elevata eterogeneità, nonché sui diversi livelli della governance. Dal lato dell'offerta di trasporto, insieme ad altri aspetti che consentono di analizzare le reti multimodali, una particolare attenzione è stata riservata ai servizi ferroviari e di autobus, soprattutto a livello transfrontaliero. Mentre dal lato dell'offerta i dati raccolti sono generalmente numerosi e coprono (almeno con riferimento a determinati temi) l'intera area del progetto, dal lato della domanda le informazioni sono state più scarse e più difficili da raccogliere. Altri aspetti di questo tema su cui sta lavorando il GECT sono i flussi di traffico e l'accessibilità, sui quali ci saranno futuri aggiornamenti.

A guidare la discussione successiva, è stata introdotta la domanda del giorno: "State svolgendo attività che potrebbero essere sinergiche/beneficiarie dalle analisi e dagli strumenti che stiamo sviluppando e/o di cui dovremmo tenere traccia?". In particolare, ha chiarito che la partnership di CROSSMOBY è alla ricerca di altri dati che potrebbero essere integrati o ulteriori attività fattibili da svolgere, sia all'interno del progetto che in eventuali follow-up.

Infine, è stata presentata una pagina web contenente una bozza di prototipo dell'interfaccia webGIS che sarà utilizzata per veicolare i dati raccolti ai diversi livelli, inclusi i dati relativi alle azioni pilota CROSSMOBY come il servizio ferroviario Trieste-Lubiana oltre al collegamento alle piattaforme locali e regionali come quella sviluppata sul versante italiano da PP2-UNIVE.

Poi la parola è passata a Pier Paolo Pentucci (PP2 - UNIVE), che ha presentato i risultati dell'analisi dettagliata svolta da UNIVE sull'accessibilità di ciascuna stazione ferroviaria della linea Trieste-Lubiana, essendo concepita non solo come base infrastrutture di trasporto ma come luogo/area strategica della vita reale dell'ambiente urbano e nodo di mobilità multimodale. In particolare, UNIVE ha analizzato per ciascuna stazione se fossero già presenti altri servizi di mobilità - ovvero *bike* e *scooter sharing*, linee bus urbane ed extraurbane, parcheggi - per raggiungere tale stazione.

Pentucci ha inoltre presentato brevemente³ l'indagine condotta da UNIVE sullo stato dell'arte della mobilità urbana sostenibile a livello locale dei comuni. A tal fine, UNIVE ha raccolto i dati di 160 comuni, sia all'interno della regione FVG che della Città Metropolitana di Venezia. Un'ulteriore analisi sulla mobilità transfrontaliera è stata condotta sui risultati forniti da 16 dei 25 comuni del FVG che condividono un confine con la Repubblica di Slovenia. I dati relativi a entrambe le analisi sono attualmente in fase di elaborazione e saranno resi disponibili al pubblico quanto prima. Infine, Pentucci ha invitato i partecipanti a fornire ulteriori input e idee su come sviluppare ulteriormente e ampliare la raccolta e l'analisi dei dati.

Simon Koblar (PP4 - UIRS) è⁴ poi intervenuto per presentare brevemente alcune analisi condotte dall'Istituto nazionale di Urbanistica della Repubblica di Slovenia (PP4) nell'ambito del progetto CROSSMOBY. L'obiettivo di tale analisi era colmare il divario esistente tra la modellazione del traffico (che implica procedure impegnative e software costoso) e analisi piuttosto di base attraverso lo sviluppo di una serie di analisi e indicatori di accessibilità basati su software open source e dati open. In effetti, questo tipo di analisi è estremamente vantaggioso soprattutto per comuni e regioni, che non sono in grado di svolgere attività di modellizzazione costose e impegnative, supportando così un migliore processo decisionale. Inoltre, l'utilizzo degli open data - o almeno dei dati espressi in formati largamente diffusi - ha consentito di confrontare con una certa flessibilità i dati relativi a comuni diversi, sia italiani che sloveni, in quanto non vincolati a peculiarità locali.

Koblar ha poi introdotto le domande che hanno guidato l'analisi dell'UIRS, che sono state come valutare l'accessibilità di un certo punto, la qualità del trasporto pubblico, il numero di utenti in grado di raggiungere un determinato punto o stazione (a piedi o in bicicletta, ad esempio), la possibile esistenza di valide alternative per la mobilità attiva e, non ultimo, che tipo di dati e strumenti possono essere utilizzati per rispondere a queste domande. Per quanto riguarda le fonti da cui vengono recuperati i dati, una delle più importanti sono gli orari in formato GTFS e OpenStreetMap. Un'attenzione particolare è stata rivolta a OpenStreetMap, una mappa mondiale dotata di diversi livelli basati su un approccio collaborativo. Con riferimento alle risorse software di carattere open, invece, sono stati utilizzati QGIS e OpenTripPlanner. Il risultato principale dell'analisi è costituito da quattro indicatori, che rappresentano:

³ Vedi PPT "04_PENTUCCI"

⁴ Vedi PPT "03_KOBLAR"

1. Le opportunità di mobilità attiva, basate sul confronto tra la lunghezza complessiva delle strade e la lunghezza delle infrastrutture pedonali e ciclabili.
2. La quota di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità (trasporto pubblico), tenendo conto della frequenza e della tipologia dell'offerta di trasporto pubblico nonché della distanza della popolazione dalle fermate del trasporto pubblico.
3. I tempi di percorrenza con i mezzi pubblici rispetto alla durata di un viaggio in auto che copre lo stesso percorso.
4. L'integrazione multimodale, ovvero i punti di interscambio in cui sono interconnessi più modi di trasporto pubblico.

Koblar ha concluso chiedendo ai partecipanti se ritengono che questo tipo di analisi sia utile e se hanno ulteriori suggerimenti o domande.

—
Riccardo Maratini ha ripreso la parola sottolineando l'importanza e le opportunità derivanti dagli strumenti presentati e poi, lanciando gli interventi degli stakeholder, a partire da quegli stakeholder che sono anche partner del progetto CROSSMOBY. A tal fine la parola va in primo luogo a Miro Kristan.

Miro Kristan (PP6 - PRC) è intervenuto per evidenziare una serie di difficoltà emerse dall'avvio di una strategia di mobilità integrata a livello di area, portata avanti da PRC nell'ambito del progetto CROSSMOBY. Il primo problema consisteva nel reperire dati essenziali, reso ancora più complesso dalla natura transfrontaliera dell'area. Un altro aspetto è la mancanza di disponibilità di dati specifici riguardanti la popolazione residente, da un lato, e i turisti, dall'altro. Quest'ultima rappresenta un segmento consistente e importante nella progettazione di una politica della mobilità, ma le abitudini dei turisti in termini di mobilità non sono prese in considerazione all'interno delle statistiche più elementari e diffuse.

Inoltre, ha sottolineato che spesso l'esistenza dei dati dipende dall'esistenza o meno di un determinato servizio: se il servizio manca, mancano anche i dati ed è difficile pianificare misure politiche sulla base di ipotesi. Partendo da alcuni presupposti di base, quindi, è necessario impostare servizi transfrontalieri che forniscano dati di input utili per la pianificazione delle politiche di mobilità, soprattutto nel campo del trasporto pubblico passeggeri. Il treno CROSSMOBY ne è un esempio emblematico e, pur essendo ancora in fase sperimentale, ha già fornito dati utili sui bisogni dei passeggeri all'interno dell'area di riferimento.

Kristan ha concluso suggerendo che dovrebbero essere compiuti maggiori sforzi per ottimizzare il sistema di trasporto nonostante la mancanza di dati di input: non solo ciò migliorerebbe l'acquisizione dei dati, ma rappresenterebbe anche un inizio

nell'ottimizzazione del sistema, andando avanti per affrontare reali esigenze dei passeggeri.

Giuliano Nemarnik (PP5 - RRC KP) è intervenuto brevemente per presentare l'esperienza del Centro di Sviluppo Regionale Koper (PP5) nella gestione delle strategie di mobilità integrata all'interno dell'area costiera dei comuni di Ancarano, Capodistria, Isola e Pirano, che costituiscono essenzialmente un unico agglomerato urbano. Un problema è stato, ancora una volta, l'acquisizione dei dati, soprattutto per quanto riguarda il trasporto marittimo. Inoltre, Nemarnik ha ricordato che l'anno scorso è stato lanciato un progetto pilota per fornire un collegamento marittimo tra i comuni dell'area. Il Centro di sviluppo regionale Koper ha tentato di rafforzare questo servizio marittimo aggiungendo una nuova rotta transfrontaliera che colleghi Capodistria e Trieste, ma nella pianificazione di tale servizio sono state riscontrate molte problematiche. Innanzitutto, è stata indetta una gara pubblica a cui ha risposto un solo offerente esprimendo dubbi in merito alle formalità burocratiche da espletare e ai requisiti da rispettare, soprattutto per quanto riguarda la parte italiana. Un ulteriore problema è dato dall'incertezza derivante dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19 e dal rischio che non tutti i passeggeri possano varcare il confine, a causa delle incertezze delle regole da applicare nella prossima stagione estiva (es. di un passaporto sanitario o altre misure simili).

Nemarnik ha concluso il suo intervento con la speranza che il collegamento Trieste-Capodistria possa diventare realtà. In caso contrario, le risorse rimarranno inutilizzate e sarebbe un peccato che questa azione pilota di collegamento marittimo tra Italia e Slovenia non venga attuata nell'ambito di un progetto importante come CROSSMOBY.

Maratini è intervenuto per sottolineare come la questione normativa in materia di servizi di mobilità, in particolare di trasporto marittimo, sia particolarmente importante, in quanto ha una serie di implicazioni sulla pianificazione della mobilità transfrontaliera.

Tomaž Konrad (GECT GO) è intervenuto in qualità di rappresentante del GECT GO per sottolineare le sfide che il GECT ha dovuto affrontare durante la pianificazione e l'attuazione di progetti relativi ai trasporti a livello locale, come CROSSMOBY e BIMOBIS. A livello progettuale, Konrad ha citato il progetto Biciplan, attuato dal comune di Gorizia, che consiste in un piano per la realizzazione di una rete ciclabile nei prossimi anni. La redazione di tale piano, tra l'altro, ha significato acquisire una tempistica, raccogliere risorse finanziarie e individuare i punti concreti in cui realizzare le piste ciclabili. Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi pianificati nel campo della mobilità, il GECT GO ha spesso riscontrato una serie di differenze tra le normative dei diversi Stati, come nel caso del sistema degli appalti pubblici. Inoltre, con riferimento agli aspetti normativi

dei servizi di trasporto pubblico, è stato affrontato anche quello già citato sul cabotaggio. Un altro obiettivo rilevante è lo sviluppo di un sistema di *bike sharing* completamente integrato oltre confine. Questi sono problemi che devono essere superati a livello amministrativo. In questo senso, i comuni di Nova Gorica, Gorizia e Šempeter-Vrtojba, ovvero l'area del GECT GO, sono un esempio interessante. Innanzitutto, questi tre comuni formano ormai un unico agglomerato urbano: dal punto di vista geografico, infatti, non c'è alcun ostacolo tra le singole città. Allo stesso tempo è un'area metropolitana sufficientemente ampia, ma non così ampia da renderla ingestibile, rappresentando così un ottimo banco di prova per modelli sperimentali sul funzionamento delle aree transfrontaliere.

Konrad ha anche ricordato che l'agglomerato urbano formato da Gorizia e Nova Gorica ha ottenuto il titolo di Capitale Europea della Cultura. Uno dei primi punti su cui sta già lavorando il GECT GO è come garantire nei prossimi anni la mobilità dei flussi di visitatori in arrivo a Gorizia e Nova Gorica, richiedendo un agevole passaggio dall'hinterland alle aree metropolitane. Un ultimo aspetto, altrettanto cruciale, è come garantire i flussi di mobilità all'interno della città.

Dorino Favot (ANCI FVG), che è sindaco di Prata di Pordenone (PN), ha evidenziato l'importanza dei processi di raccolta e condivisione dei dati. Sono assolutamente necessari per elaborare politiche basate sull'evidenza e quindi in grado di rispondere alle effettive esigenze del territorio. Nel caso del FVG, un'ulteriore complicazione nella comprensione delle esigenze di mobilità della popolazione è data dall'eterogeneità del territorio anche di una sola provincia, come nel caso di Pordenone, che è composta da un'area urbana densamente popolata insieme ad una zona montuosa meno popolata. A tal fine, è importante comprendere le effettive e specifiche esigenze di mobilità delle diverse aree. Un altro aspetto importante è garantire l'interoperabilità dei servizi di trasporto tra le diverse aree, a partire dal livello locale dei piccoli comuni. I progetti europei, infatti, si concentrano spesso su infrastrutture piuttosto grandi, talvolta trascurando il livello locale dei comuni più piccoli.

La parola va poi a Luca Mestroni (Regione FVG) intervenuto per presentare un'analisi dei flussi di trasporto che è stata effettuata sulla base dei dati di localizzazione degli utenti di telefonia mobile. Al momento, infatti, si tratta di una fonte promettente e accessibile per ottenere dati sulla domanda di trasporto e sulla presenza degli utenti su una determinata area consentendo una copertura completa delle diverse aree e fasce orarie. In questo caso i dati sono stati aggregati su base comunale (ad eccezione del comune di Udine, che era suddiviso in 11 zone), raccolti in due fasi tra marzo 2016 e maggio 2017, per un totale di 15 mesi. In questo periodo sono state elaborate statistiche con riferimento a diverse categorie di utenti e fasce orarie. Con riferimento alle categorie di utenza, il

dato complessivo è stato segmentato in base alla nazionalità, distinguendo così tra passeggeri italiani (anch'essi ulteriormente suddivisi in residenti e visitatori) e passeggeri stranieri. Il database risultante ha consentito di stimare il numero di persone che si trovano in una determinata zona all'interno di una determinata fascia oraria. Un secondo output ha anche permesso di comprendere il numero di utenti che viaggiano tra ogni coppia di zone (cioè i dati che compongono una matrice Origine/Destinazione), particolarmente utile per l'attività di pianificazione dei trasporti. Un terzo output è stato testare il tracciamento delle origini e dei percorsi di viaggio di gruppi di utenti da e verso 4 specifici punti territoriali. Mestroni ha infine sottolineato come questo tipo di analisi possa essere replicato ed esteso in futuro per comprendere meglio la domanda di servizi di trasporto anche all'interno delle aree transfrontaliere.

Maratini cede poi la parola ad altri rappresentanti delle livello istituzionale del territorio e introduce Alberto Piamonte (Regione Veneto), che illustra brevemente il carattere innovativo del Piano regionale della mobilità e dei trasporti recentemente approvato. A differenza dei precedenti piani regionali, non vuole essere un piano statico, in quanto verrà aggiornato sulla base di dati da raccogliere continuamente. Il piano, e quindi la raccolta dei dati, dovrebbe durare fino al 2030. Piamonte conclude rimarcando che i dati saranno resi disponibili al pubblico, una volta conclusa la fase di raccolta.

Successivamente Giulia Gaita (Città Metropolitana di Venezia) ha presentato in breve come la Città Metropolitana di Venezia stia sviluppando il suo piano di mobilità urbana sostenibile, spiegando come stia raccogliendo dati sia da metodi più tradizionali sia sulla base di dati utente dei telefoni cellulari. Gaita ha inoltre evidenziato una possibile sinergia tra il progetto CROSSMOBY e il progetto ICARUS, che fa parte del programma Interreg Italia-Croazia. Il progetto è incentrato sulla mobilità tra l'entroterra e le aree costiere e prevede tra i suoi output una piattaforma ICT per la condivisione dei dati relativi al territorio della Città Metropolitana di Venezia. A differenza del progetto CROSSMOBY, tuttavia, la piattaforma è principalmente finalizzata a supportare analisi a livello tecnico, piuttosto che stakeholder.

Mauro Menegazzo (Infrastrutture Venete SpA) ha iniziato il suo intervento riconoscendo la rigidità che caratterizza il servizio ferroviario. Infrastrutture Venete SpA ha cercato di raccogliere dati relativi alla domanda del servizio ferroviario e, sulla base di essi, di fornire ai cittadini il miglior servizio possibile. Tuttavia, la domanda di trasporto a volte varia in modo imprevisto, come è successo nel caso dell'emergenza COVID-19. Pertanto, gli operatori dei trasporti devono essere preparati ad adeguare rapidamente l'offerta a una domanda che sta cambiando non solo nel breve termine, ma anche in modo

strutturale. Pertanto, le sfide per i sistemi di trasporto, compresi quelli transfrontalieri, è quella di essere consapevoli della variabilità della domanda e imparare ad adattare un sistema che non conta su risorse infinite.

Paolo Dileno (Iniziativa Centro Europa - Segretariato Esecutivo) ha sottolineato ancora una volta l'importanza della raccolta dei dati all'interno della pianificazione della mobilità, soprattutto nel caso di territori transfrontalieri dove i servizi spesso non sono interconnessi tra loro. Questo problema è stato affrontato dal già citato progetto FORTIS, che ha coinvolto anche la consultazione delle parti interessate e lo sviluppo di un piano d'azione contenente le priorità chiave per la pianificazione dei futuri servizi di trasporto. L'integrazione dei sistemi di trasporto transfrontalieri si è rivelata una di queste priorità. A tal fine, 5 attività pilota sviluppate all'interno di FORTIS hanno affrontato proprio il tema dei collegamenti mancanti tra Italia e Slovenia, migliorando così la mobilità transfrontaliera nella parte meridionale dell'area transfrontaliera. Altre priorità emerse dalla consultazione delle parti interessate sono state una maggiore promozione del sistema di trasporto marittimo e la necessità di affrontare adeguatamente le aree a bassa domanda. Dileno ha inoltre rimarcato che le piattaforme webGIS sarebbero utili per fornire servizi di infomobilità a beneficio degli utenti che stanno pianificando viaggi transfrontalieri. Due progetti rilevanti che vanno nella direzione della raccolta di dati e della loro restituzione agli utenti sono Linking Danube (Programma Interreg Danube) e Linking Alps (Programma Interreg Spazio Alpino).

Paolo Zaramella (TPL FVG Scarl) ha evidenziato due temi ricorrenti negli interventi degli stakeholder, ovvero la necessità che i sistemi di trasporto siano in grado di gestire i cambiamenti in modo efficiente e l'uso spesso limitato dei dati esistenti sulla mobilità, come quelli riguardanti abbonamenti ai trasporti. A tal fine, TPL FVG ha sviluppato molteplici progetti e iniziative innovative per migliorare l'utilizzo dei dati e approfondire le loro basi. Una di queste prevede la revisione continua degli orari degli autobus sulla base dei tempi di percorrenza osservati, con l'obiettivo di ridurre gli anticipi e i ritardi dei singoli viaggi in autobus e fornire ai cittadini un servizio migliore, aumentando così l'affidabilità e l'attrattiva del servizio di autobus per gli utenti. Ha inoltre accennato alle ulteriori analisi sviluppate nell'ultimo periodo, per affrontare le problematiche legate all'emergenza COVID-19 (che, ad esempio, ha comportato l'approfondimento delle esigenze di mobilità degli studenti).

Tadej Lužnik (NOMAGO) ha preso la parola per sottolineare l'importanza di progetti, come CROSSMOBY, che consentono di fornire ai cittadini soluzioni pratiche di mobilità, non solo all'interno dei singoli stati, ma anche tra regioni e aree transfrontaliere. Lužnik ha

sottolineato che NOMAGO offre già servizi di linea stagionali tra l'Italia e la Slovenia, ma si sforza sempre di sviluppare nuove iniziative, partendo da contesti come questa tavola rotonda degli stakeholder. Ha quindi proceduto ad evidenziare i seguenti tre punti principali:

- nell'impostazione di un valido progetto transnazionale all'interno del settore della mobilità, è necessario verificare e affrontare gli ostacoli burocratici, che spesso rappresentano un deterrente significativo all'attuazione delle azioni;
- vanno considerate due categorie fondamentali di spostamenti, ovvero il pendolarismo giornaliero della popolazione residente nel territorio di riferimento e in secondo luogo il trasporto per turisti, che spesso viene utilizzato solo in alta stagione e che condividono spesso la stessa infrastruttura/servizio;
- Il costo economico della mobilità non deve ricadere solo sui passeggeri, che devono sostenere maggiori costi del biglietto, ma anche sullo Stato, che deve garantire, sia da parte italiana che da parte slovena, risorse finanziarie tali da consentire il previsto iniziative per prendere vita.

La parola è andata nuovamente a Riccardo Maratini per introdurre le osservazioni finali di Massimiliano Angelotti (LP - FVG), il quale ringrazia nuovamente tutti gli stakeholder che hanno partecipato alla tavola rotonda per i loro contributi, nonché tutti coloro coinvolti nella sua organizzazione. Ha evidenziato ancora una volta l'importanza di questo primo confronto, che è un punto di partenza per stabilire una governance multilivello e un dialogo tra gli stakeholder del territorio che dovrebbe proseguire oltre il progetto CROSSMOBY, anche attraverso nuovi progetti da attivare entro il prossimo 2021-27 periodo di programmazione.

Andrea Ballarin è quindi intervenuto per ringraziare ancora tutti i partecipanti e ha chiuso l'incontro alle 17:40.

3. Resoconto dell'incontro

Informazioni di base sull'organizzazione della RT	
	CROSSMOBY – Interreg VA Italia- Slovenia 2014-2020 STAKEHOLDER TAVOLA ROTONDA Nr. 1 – Disponibilità dei dati nella dimensione transfrontaliera 03/03/2021 – ZOOM – 14.45-17.40
Elenco partecipanti	
	Si veda il verbale formale della Tavola Rotonda.
Elenco dei documenti forniti e relativa descrizione sintetica del contenuto	
	<p>PPT “01_BALLARIN” – Panoramica generale del progetto CROSSMOBY e del ruolo delle tavole rotonde degli stakeholder all'interno del progetto.</p> <p>PPT “02_MARATINI” – Panoramica generale del processo di realizzazione della piattaforma webGIS e delle analisi tecniche che portano allo sviluppo della strategia</p> <p>PPT “03_KOBLAR” – Panoramica delle analisi condotte dall'UIRS per determinare la qualità e l'accessibilità del trasporto pubblico sulla base di software/dati open source.</p> <p>PPT “04_PENTUCCI” – Panoramica delle analisi svolte da UNIVE sull'accessibilità delle stazioni ferroviarie della linea Trieste-Lubiana e sullo stato dell'arte della mobilità urbana sostenibile a livello di comuni locali.</p>

Verbale dell'incontro in breve

Dopo una breve introduzione di Andrea Ballarin, Massimiliano Angelotti ha accolto i partecipanti e avviato la tavola rotonda ricordandone gli obiettivi. Sandra Sodini è intervenuta per rimarcare l'importanza della consultazione delle parti interessate come mezzo per raccogliere dati e arricchire la programmazione regionale.

Prende poi la parola Ballarin a nome del GECT Euregio senza confini r.l. (PP8) per presentare una panoramica generale di CROSSMOBY, compreso il ruolo delle parti interessate e l'importanza del loro coinvolgimento attraverso un forum della piattaforma delle parti interessate (ATT6), che sarà sviluppato attraverso un dialogo interistituzionale strutturato e una piattaforma webGIS dedicata.

Riccardo Maratini si è concentrato sulla piattaforma webGIS transfrontaliera sviluppata dal GECT (PP8) per supportare le parti interessate durante i processi decisionali relativi alla pianificazione della mobilità transfrontaliera, trasformando così i dati in una visione condivisa, rappresentata dal Piano d'azione strategico finale (ATT7). A tal fine ha anche presentato una pagina web contenente una bozza di prototipo dell'interfaccia webGIS che sarà utilizzata per rappresentare i dati raccolti ai diversi livelli oltre a fornire un "punto di ingresso" di collegamento ad altri contenuti sviluppati dalla partnership CROSSMOBY.

Pier Paolo Pentucci ha poi presentato le analisi che l'UNIVE (PP2) sta conducendo sull'accessibilità delle stazioni ferroviarie Trieste-Lubiana, nonché sull'accessibilità mobilità urbana sostenibile a livello locale sulla base dei dati raccolti da 160 comuni della Regione FVG e della Città Metropolitana di Venezia. I dati sono attualmente in corso di trattamento e saranno messi a disposizione del pubblico.

Simon Koblar ha presentato l'analisi svolta dall'UIRS (PP4) sull'accessibilità e la qualità del trasporto pubblico all'interno dell'area di riferimento di CROSSMOBY. Attraverso i dati open ricavati dagli orari GTFS e da altri software open source, l'UIRS ha elaborato quattro principali indicatori per la valutazione: opportunità di mobilità attiva, quota di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità, tempi di percorrenza con i mezzi pubblici rispetto alla durata della mobilità un viaggio in auto che copre lo stesso percorso e l'integrazione multimodale del trasporto pubblico.

Successivamente Maratini ha lanciato gli interventi delle parti interessate dando la parola al Miro Kristan, che ha evidenziato alcune strozzature emerse dall'avvio di una strategia di mobilità integrata a livello regionale/locale, attuata da PRC (PP6) nell'ambito di CROSSMOBY. Ha suggerito che dovrebbero essere compiuti maggiori sforzi per impostare servizi transfrontalieri che forniscano anche dati utili per la pianificazione delle politiche di mobilità, in particolare nel campo del trasporto pubblico di passeggeri.

Giuliano Nemarnik ha presentato l'esperienza del Centro di sviluppo regionale Koper (PP5) nella gestione di strategie di mobilità integrata nell'area costiera di Ancarano,

Capodistria, Isola e Pirano, che formano un unico agglomerato urbano. Ha inoltre evidenziato le sfide che PP5 sta affrontando nel tentativo di offrire un servizio di collegamento marittimo transfrontaliero tra Capodistria e Trieste.

Konrad è intervenuto come rappresentante del GECT GO per sottolineare le sfide che ha dovuto affrontare durante la pianificazione e l'attuazione di progetti riguardanti i trasporti a livello locale, come CROSSMOBY e BIMOBIS. A questa fine, interessante esempio sono i comuni di Nova Gorica, Gorizia e Šempeter-Vrtojba, in quanto oggi formano un unico agglomerato urbano, anch'esso recentemente il titolo di Capitale Europea della Cultura.

Dorino Favot (ANCI FVG e sindaco di Prata di Pordenone - PN) ha evidenziato l'importanza dell'acquisizione e condivisione dei dati nei diversi contesti per elaborare politiche efficaci, nonché alcune problematiche che ostacolano tali procedure e l'importanza di comprendere le reali e specifiche esigenze di mobilità di diverse aree, compresi i piccoli comuni.

Luca Mestroni (Regione FVG) è intervenuto per presentare un'analisi della domanda di trasporto che è stata effettuata sulla base dei dati degli utenti dei telefoni cellulari raccolti tra marzo 2016 e maggio 2017. Il set di dati risultante ha permesso di identificare il numero di persone presenti in una determinata area in una determinata fascia oraria, di comprendere l'origine e la destinazione dei viaggi dei passeggeri e di testare il tracciamento dei viaggi da e verso 4 specifici punti nel territorio regionale.

Alberto Piamonte (Regione Veneto) presentato brevemente il carattere innovativo del Piano regionale della mobilità e dei trasporti recentemente approvato. A differenza dei precedenti piani regionali, sarà regolarmente aggiornato sulla base dei dati da raccogliere con continuità, fino al 2030.

Giulia Gaita (Città Metropolitana di Venezia) ha sottolineato che la Città Metropolitana di Venezia sta sviluppando il suo piano di mobilità urbana sostenibile, che comprende la raccolta dei dati sulla domanda di trasporto, sia attraverso metodi tradizionali che i dati degli utenti dei telefoni cellulari. Ha inoltre evidenziato una possibile sinergia tra il progetto CROSSMOBY e il progetto ICARUS (Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020), incentrato sulla mobilità tra l'entroterra e le aree costiere.

Mauro Menegazzo (Infrastrutture Venete SpA) commenta gli sforzi di Infrastrutture Venete SpA per raccogliere dati relativi alla domanda del servizio ferroviario e, sulla base di essi, fornire ai cittadini il miglior servizio possibile. Ciò è stato reso difficile dalla variabilità della domanda, che a volte cambia in modi imprevisti come nel caso del COVID-19.

Paolo Dileno (Iniziativa Centro Europa – Segretariato Esecutivo) ha sottolineato la sinergia tra CROSSMOBY e FORTIS, che ha coinvolto anche la consultazione delle parti interessate e lo sviluppo di un piano d'azione contenente le priorità chiave per la pianificazione dei futuri servizi di trasporto. A tal fine, 5 attività pilota sviluppate

all'interno di FORTIS hanno affrontato proprio il tema dei collegamenti mancanti tra i sistemi di trasporto, tra Italia e Slovenia, migliorando così la mobilità transfrontaliera nella parte meridionale dell'area transfrontaliera.

Paolo Zaramella (TPL FVG Scarl) ha evidenziato i progetti sviluppati da TPL FVG per migliorare l'utilizzo dei dati esistenti in materia di mobilità. Una di queste prevede la revisione continua degli orari degli autobus sulla base dei tempi di percorrenza osservati, con l'obiettivo di ridurre i ritardi dei singoli viaggi in autobus e fornire ai cittadini un servizio migliore.

Tadej Lužnik (NOMAGO) ha sottolineato l'importanza di progetti come CROSSMOBY, che forniscono ai cittadini soluzioni pratiche di mobilità attraverso le regioni e le aree transfrontaliere. Ha evidenziato tre punti principali: l'importanza di affrontare gli ostacoli burocratici, la necessità di considerare il pendolarismo quotidiano e il turismo come due diverse categorie di viaggi e la necessità di garantire finanziamenti adeguati per realizzare le iniziative programmate.

Riccardo Maratini ha introdotto le osservazioni finali di Massimiliano Angelotti (LP – FVG), che ringrazia ancora gli stakeholder e coloro che sono coinvolti nell'organizzazione della TR. Andrea Ballarin è quindi intervenuto per ringraziare ancora tutti i partecipanti e ha chiuso l'incontro alle 17:40.

Mette in risalto

- **Lacune e problemi**

- La mancanza di disponibilità e condivisione, soprattutto a livello transfrontaliero, che invece sono essenziali per elaborare politiche che affrontino così i reali bisogni di un territorio.
- Oltre alla semplice disponibilità, sarebbe necessaria un'integrazione e un'armonizzazione dei dati più agevoli, garantendo così una raccolta omogenea di temi/strati rilevanti con riferimento all'intera area transfrontaliera
- La mancanza di dati con particolare riferimento alla domanda di trasporto (in particolare a livello transfrontaliero) che deve essere affrontato con riferimento a spostamenti sistematici (es. pendolari) e occasionali e a diversi periodi dell'anno e ore del giorno.
- La mancanza di disponibilità di dati specifici sulla mobilità legata al turismo e non solo. Quest'ultima rappresenta un segmento consistente e importante nella progettazione di una politica della mobilità, ma le abitudini dei turisti in termini di mobilità non sono facilmente prese in considerazione all'interno di statistiche diffuse.
- La mancanza di accessibilità transfrontaliera a causa della mancanza di collegamenti e di interconnessioni, nonché di problemi di coordinamento e interoperabilità.
- Mancanza di risorse e attenzione alle sfide e ai bisogni specifici delle aree rurali e dei piccoli comuni.

- **Sfide da affrontare**

- Reperimento e reperimento di dati essenziali, relativi a tutte le diverse modalità di trasporto, reso ancora più complesso dalla natura transfrontaliera dell'area di riferimento CROSSMOBY.
- Le sfide per il processo di pianificazione dei trasporti, in particolare in quelli transfrontalieri, legate all'esigenza di ricevere informazioni pertinenti sulla variabilità della domanda e di adattare in modo efficiente (soddisfacendo i bisogni effettivi con risorse limitate) la propria offerta su tale base.
- La sfida per gli attori territoriali e istituzionali è quella di stabilire una governance multilivello, nella misura in cui diverse scale di pianificazione e intervento (UE, nazionale, regionale, locale e transfrontaliera) siano chiamate a interagire tra loro, così come con altre iniziative (es. altri progetti dell'UE, esperienze di pilotaggio...).
- Incertezza derivante dall'evoluzione della crisi sanitaria legata al Covid-19 e dal rischio che non tutti i passeggeri possano varcare il confine.
- Formalità burocratiche da adempiere e requisiti che i fornitori e le autorità devono soddisfare quando cercano di pianificare e implementare un servizio di trasporto transfrontaliero: gli ostacoli burocratici/normativi rappresentano un deterrente significativo all'attuazione delle azioni.
- Comprendere le esigenze di mobilità della popolazione all'interno di un territorio altamente eterogeneo in cui aree urbane densamente popolate si mescolano con aree meno popolate o montane.
- Supportare il processo di pianificazione con strumenti, in particolare Open-source e Open data, che non comportino risorse eccessive (soprattutto per i piccoli comuni)
- Fornire, anche attraverso efficaci rappresentazioni grafiche e georeferenziate, dati e valutazioni tecniche supportando su basi solide il dialogo con gli stakeholder e i processi decisionali;
- Garantire l'interoperabilità dei servizi di trasporto tra le diverse aree, a partire dal livello locale dei piccoli comuni, a volte trascurati.

- **Priorità sottolineate**

- L'acquisizione dei dati in termini di domanda di servizi di trasporto nelle aree transfrontaliere dovrebbe essere diversificata: i dati dovrebbero essere raccolti entrambi attraverso metodi tradizionali e innovativi come quelli rappresentati dai dati degli utenti dei telefoni cellulari (la cui applicazione all'intera dimensione dell'area Transfrontaliera potrebbe essere ulteriormente affrontata come un importante passo successivo). Questi ultimi si traducono in un database che permette di aggregare i dati (es. su base comunale), oltre che in base a specifiche fasce orarie e nazionalità.

- Vanno considerate due categorie fondamentali di spostamenti, ovvero il pendolarismo giornaliero dei residenti nell'area analizzata e gli spostamenti occasionali tra cui, in particolare, la mobilità legata al turismo, che è anche caratterizzata da peculiari picchi stagionali e può anche favorire il raggiungimento di un minimo soglia di utenza nelle aree a bassa domanda.
- Nonostante la mancanza di dati coerenti e partendo da alcuni presupposti di base, è importante predisporre servizi transfrontalieri (pilota) che possano anche contribuire all'acquisizione dei dati per pianificare le politiche di mobilità, soprattutto nel settore del trasporto pubblico passeggeri. Il treno CROSSMOBY ne è un esempio emblematico e, pur essendo ancora in fase sperimentale, ha già fornito dati utili sui bisogni dei passeggeri all'interno dell'area di riferimento.

- **Prossimi step**

- Raccogliere feedback dai partecipanti/stakeholder:
 - sulla piattaforma webGIS in fase di sviluppo e messa a punto degli indirizzi strategici;
 - su come sviluppare ulteriormente e ampliare la raccolta dei dati, nonché sull'analisi da sviluppare e perfezionare ulteriormente;
- valutare possibili sinergie tra CROSSMOBY e altri progetti suggeriti:
 - progetto FORTIS (Interreg Italia-Slovenia 2014-2020), che ha previsto la consultazione degli stakeholder e lo sviluppo di un piano d'azione contenente le priorità chiave per la pianificazione dei futuri servizi di trasporto;
 - progetto ICARUS (Interreg Italia-Croazia 2014-2020), che prevede tra i suoi output una piattaforma ICT rappresentativa dei dati relativi al territorio della Città Metropolitana di Venezia;
 - progetto Linking Danube (Interreg Danube) e Linking Alps (Interreg Alpine Space), che prevedono la raccolta di dati per fornire agli utenti servizi di info-mobilità per pianificare gli spostamenti transfrontalieri.

Parole chiave evidenziate

