

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

0.3.7.2 - Raccomandazioni per lo sviluppo unitario degli interventi finalizzati a migliorare la mobilità a livello transfrontaliero

APPROACCIO FINALIZZATO

Questo progetto è sostenuto dal Programma di Cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia, 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, Finale

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

Data: 21/02/2022



Università
Ca' Foscari
Venezia
Dipartimento
di Management



Indice

Preambolo	3
1. Introduzione e contestualizzazione	4
2. Raccomandazioni.....	7
2.1. Raccomandazione 1.....	7
2.2. Raccomandazione 2.....	7
2.3. Raccomandazione 3.....	8
2.4. Raccomandazione 4.....	9
2.5. Recommendation 5	9
2.6. Raccomandazione 6.....	10
2.7. Raccomandazione 7.....	10
2.8. Raccomandazione 8.....	11
2.9. Raccomandazione 9.....	11
2.10. Raccomandazione 10.....	12
2.11. Raccomandazione 11.....	12
2.12. Raccomandazione 12.....	13
3. Conclusioni	14

Preambolo

Nell'ambito del **WP3.1- ATT 7** (*“Piano d’azione strategico transfrontaliero / Čezmejni strateški akcijski načrt”*) il progetto CROSSMOBY fornisce **una visione comune sulle prospettive strategiche sulla mobilità a livello transfrontaliero** da perseguire attraverso un *Piano d’azione strategico transfrontaliero* (O.3.7.1) che porta alle *Raccomandazioni per lo sviluppo unitario degli interventi finalizzati a migliorare la mobilità a livello transfrontaliero* (O.3.7.2) qui presentate.

L'ATT 7 rappresenta, di conseguenza, uno dei passaggi conclusivi dello sviluppo complessivo del progetto, che nasce in primo luogo da una **consultazione strutturata con gli stakeholder** del territorio (ATT 6 - *“Piattaforma dei portatori di interesse per il dialogo e la pianificazione transfrontaliera / Platforma interesnih skupin za čezmejni dialog in načrtovanje”*) in modo da acquisire una buona consapevolezza dei diversi punti di vista da considerare quando si affronta la pianificazione della mobilità transfrontaliera, che si basa anche sulle opportunità offerte dal quadro unificato di raccolta e analisi dei dati a livello transfrontaliero, realizzato nell'ambito dell'ATT 5 (*“Analisi e strumenti a supporto della definizione di un quadro di riferimento strategico transfrontaliero / Analiza čezmejnega strateškega okvira in orodja”*).



Figura 1 - Posizionamento dell'ATT 7 all'interno del quadro logico generale del WP3.1

In conclusione, l'ATT 7 rappresenta sostanzialmente uno strumento sia per guidare la discussione delle consultazioni organizzate nell'ambito dell'ATT 6, sia per delineare i principali risultati di tali consultazioni. Tali risultati, insieme alle conoscenze strategiche messe a disposizione attraverso gli strumenti informativi sviluppati nell'ambito dell'ATT 5, portano intrinsecamente alla definizione di una visione strategica di supporto e orientamento delle questioni chiave per il nuovo periodo di programmazione in una prospettiva macro-regionale.

1. Introduzione e contestualizzazione

Seguendo i principali risultati del processo di consultazione rappresentato dalla serie di tavole rotonde organizzate nell'ambito del progetto (Attività 3.6) nonché dall'analisi dei dati raccolti nell'ambito dell'Attività 3.5 e in stretto parallelismo con il piano di azione strategico definito nell'ambito dell'Attività 3.7, il presente documento fornisce un insieme sintetico di *Raccomandazioni per lo sviluppo unitario degli interventi finalizzati a migliorare la mobilità a livello transfrontaliero*, che dovrebbero rappresentare uno strumento utile per affrontare il futuro processo di pianificazione dei trasporti e della mobilità nell'area del Programma.

A tal fine, la figura seguente riassume lo status di questo specifico deliverable, che sostanzialmente rappresenta la fase finale del processo complessivo di consultazione, dando così luogo a queste raccomandazioni finali.

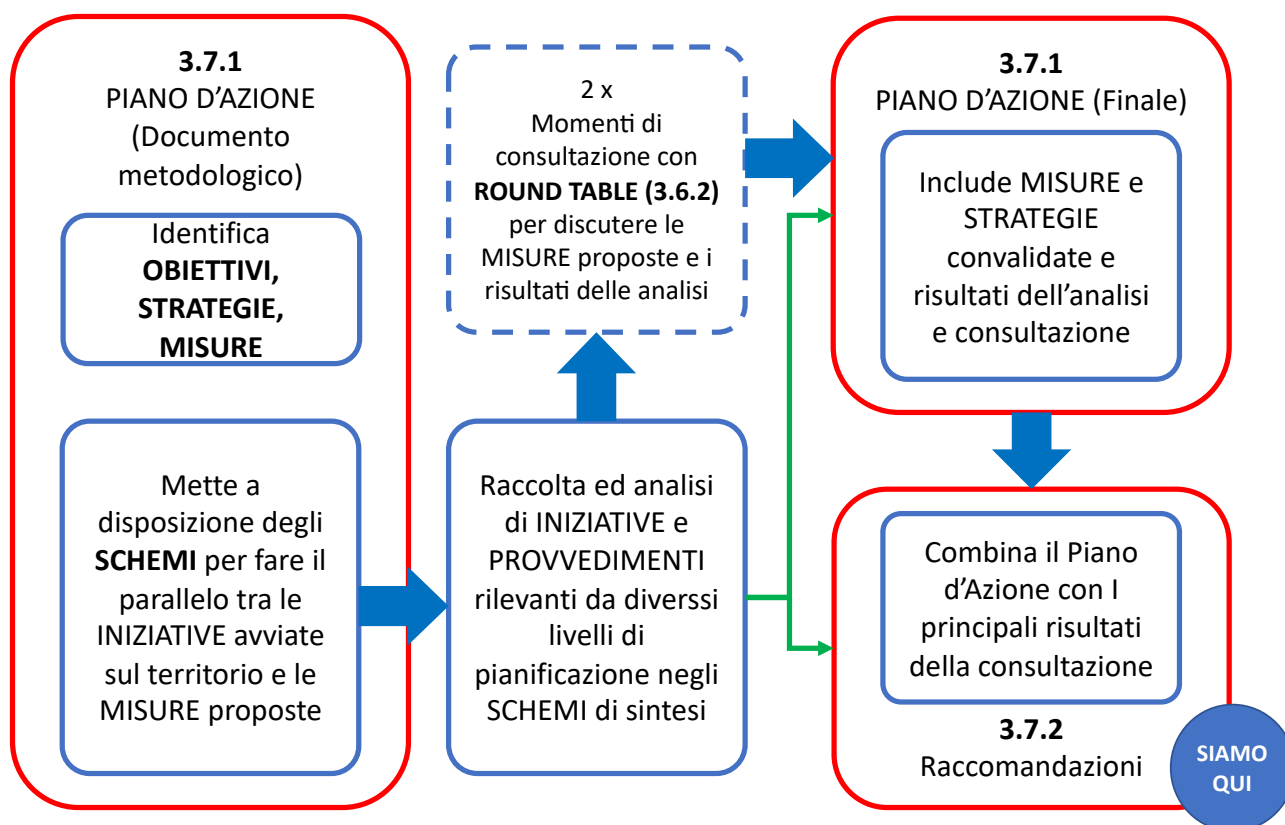


Figura 2 - Struttura schematica complessiva delle fasi dell'ATT 7

Inoltre, va sottolineato che le raccomandazioni contenute nel capitolo successivo sono state redatte secondo le 7 strategie principali evidenziate nella strategia CROSSMOBY

(3.7.1), che a loro volta rappresentano declinazioni dei 6 obiettivi prioritari del progetto, qui riportati a riassumere il punto di partenza delle elaborazioni presentate.

Il piano di azione strategico transfrontaliero di CROSSMOBY, infatti, è stato disegnato secondo una visione strategica consolidata e strutturata gerarchicamente, presentata nella figura seguente.

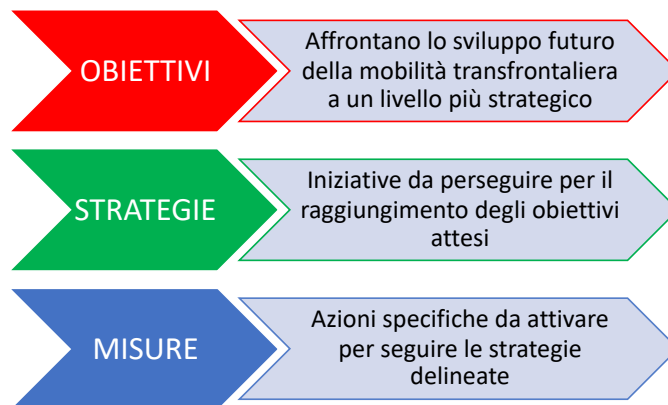


Figura 3 - Schematizzazione dei livelli gerarchici del piano d'azione

Come accennato in precedenza, sono stati definiti 6 OBIETTIVI principali, aprendo così la strada a 7 STRATEGIE principali, riportate nelle figure seguenti.



Figura 4 - OBIETTIVI proposti per il piano d'azione di CROSSMOBY capitalizzati dal progetto FORTIS

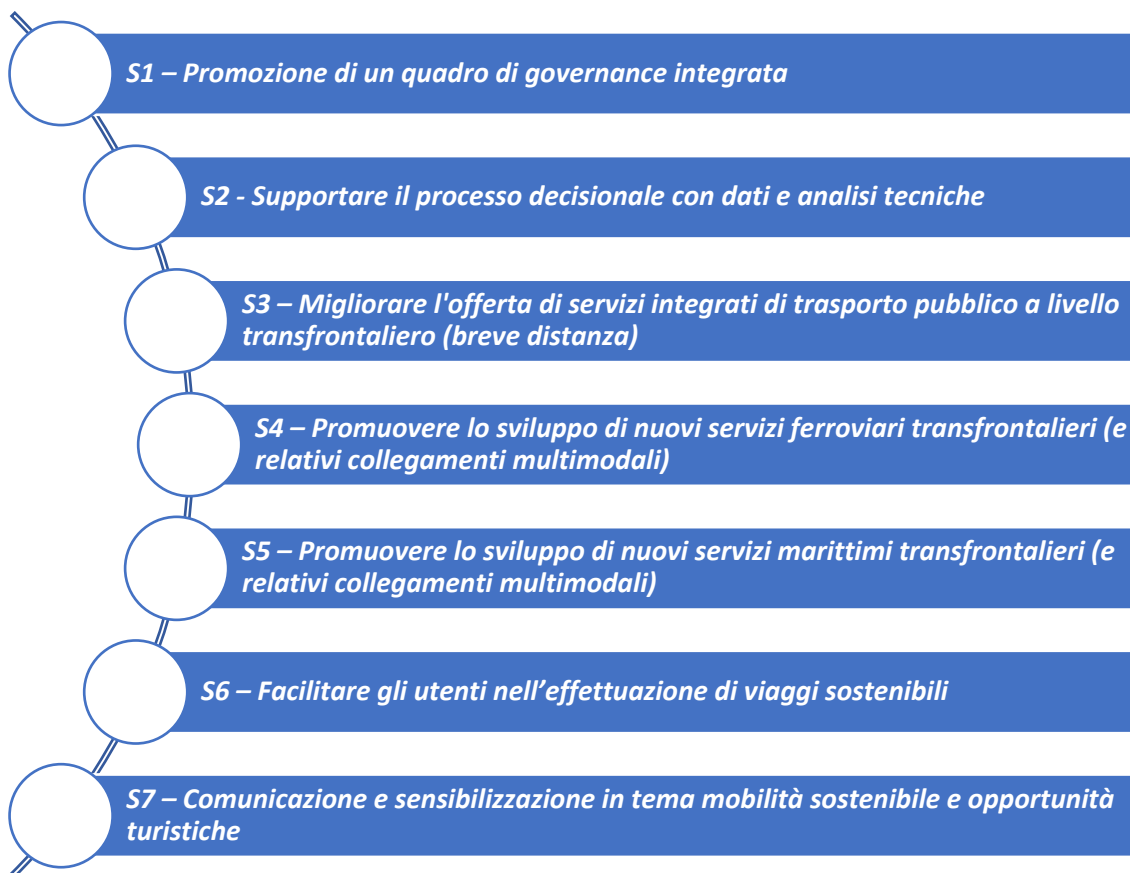


Figura 5 - Definizione generale delle STRATEGIE proposte per il piano d'azione CROSSMOBY tratte dal progetto FORTIS

Entrambi (OBIETTIVI e STRATEGIE) sono stati capitalizzati dal progetto FORTIS (Interreg Italia-Slovenia), portando così alla lista proposta di MISURE concrete, presentata nel Piano d'Azione già consegnato.

Tuttavia, trattando di una visione più strategica, le raccomandazioni miravano alle STRATEGIE come livello intermedio del piano d'azione, una dimensione sulla quale questi input dovrebbero rappresentare un adeguato passo avanti.

2. Raccomandazioni








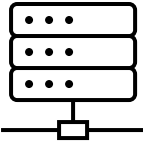
I paragrafi seguenti riprendono alcuni dei principali risultati sotto forma di raccomandazioni, collegate alle principali strategie individuate dall'approccio strategico CROSSMOBY.

2.1. Raccomandazione 1

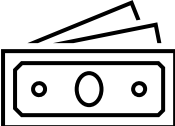
Promuovere un quadro di governance multilivello a livello transfrontaliero						
CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY						
						
	<p>Il quadro transfrontaliero è intrinsecamente caratterizzato da una rilevante complessità, con una diversa tipologia di stakeholder da coinvolgere nello sviluppo di soluzioni di trasporto sostenibili a sostegno di un'effettiva integrazione transfrontaliera. A tal fine, va ricordato come le sfide correlate influiscano in contesti diversi, comprendendo sia il livello locale che i corridoi a lunga distanza e spaziando tra la dimensione urbana e il contesto rurale remoto. Pertanto, al fine di affrontare adeguatamente questo quadro, è necessario promuovere e perseguire un approccio di governance multilivello.</p>					

2.2. Raccomandazione 2







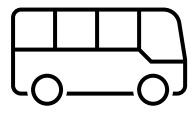
Dati condivisi e analisi tecniche a supporto del processo decisionale di pianificazione dei trasporti
CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY

						
 <p>Il processo decisionale in materia di pianificazione dei trasporti deve essere supportato da un'approfondita valutazione tecnica e previsioni basate su dati/informazioni effettivi. La disponibilità e l'integrazione dei dati rappresentano quindi un elemento chiave di questo processo, che dovrebbe essere ulteriormente potenziato e sviluppato secondo una visione condivisa. Al riguardo, opportunità rilevanti sono legate alla possibilità di sfruttare dati (open) sempre più disponibili, relativi all'offerta di trasporto, attraverso formati condivisi (es. GTFS). D'altro canto, dovrebbero essere compiuti importanti passi avanti verso una migliore raccolta e condivisione dei dati, in particolare per quanto riguarda la domanda di trasporto (esplorando anche fonti innovative, come i dati dei cellulari).</p>						

2.3. Raccomandazione 3

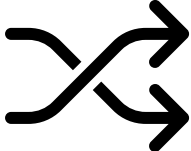
<h2>Interventi economicamente vantaggiosi per colmare le lacune a livello transfrontaliero</h2>						
<p>CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY</p>						
						
 <p>In corrispondenza del confine IT-SI, la rete del servizio di autobus è caratterizzata da lacune che ostacolano un agevole viaggio multimodale. Tenuto conto della limitata distanza tra le ultime fermate servite dal trasporto pubblico all'interno dei due Paesi (che vanno da poche centinaia di metri a diversi km), raggiungere almeno la prima tappa oltre confine rappresenterebbe una soluzione a costi contenuti per facilitare l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico su entrambi i lati del confine.</p>						

2.4. Raccomandazione 4

Sviluppo di soluzioni flessibili e vantaggiose per aree rurali e a bassa domanda (DRT)						
CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY						
						
		<p>Il Demand Responsive Transport (DRT) è una modalità di trasporto flessibile che si adatta alle esigenze dei suoi utenti: a tal fine può affrontare in modo significativo diversi problemi con benefici ambientali attraverso la riduzione dell'uso di veicoli privati e supportando il trasporto multimodale per collegare (anche) comunità remote e a bassa domanda (come molte porzioni dell'IT-SI inclusa una quota rilevante dei territori situati oltre confine) con reti di trasporto più ampie.</p>				

2.5. Recommendation 5

Rete di servizi multimodali integrati (bici-bus-treno-nave)						
CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY						
						








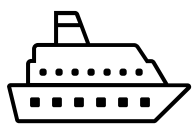
	<p>L'offerta di servizi multimodali e integrati, a partire dalla necessità di avviare un dialogo tra diversi operatori di trasporto e mezzi di trasporto, è un tema essenziale che dovrebbe fare perno su specifiche sinergie che consentano di rendere più appetibile l'intero itinerario, fornendo così un'alternativa al consolidato uso delle auto private.</p>
---	---

2.6. Raccomandazione 6

<h3>Servizi ferroviari per la promozione dell'accessibilità transfrontaliera</h3>						
<p>CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY</p>						
1	2	3	4	5	6	7
	<p>I servizi ferroviari transfrontalieri per passeggeri dovrebbero mirare a promuoverne l'attrattività come alternativa sostenibile alle auto private. Ciò potrebbe essere ottenuto attraverso la creazione, l'attuazione e la valutazione di nuovi servizi ferroviari passeggeri transfrontalieri, sfruttando l'infrastruttura ferroviaria esistente lungo l'asse Venezia-Trieste-Lubiana, collegandola così ad altre importanti destinazioni a lunga percorrenza (ad es. Vienna, Zagabria). Inoltre, il potenziale della ferrovia Transalpina/Bohinj (Jesenice-Trieste) dovrebbe essere sbloccato anche attuando interventi limitati ed economicamente vantaggiosi (ad esempio nella tratta Gorizia-Nova Gorica).</p>					

2.7. Raccomandazione 7

<h3>Promozione dei servizi marittimi transfrontalieri</h3>
<p>CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY</p>

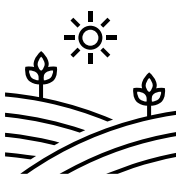
						
 <p>Supportare l'individuazione di un livello di sostenibilità adeguato per lo sviluppo dei servizi di trasporto marittimo, con particolare riferimento alla loro dimensione transfrontaliera, rappresenta potenzialmente un volano per lo sviluppo locale e un promotore dell'interfaccia mare/terra, con il contributo di una governance multilivello che dovrebbe promuovere l'indipendenza dagli aiuti pubblici per avviare le attività.</p>						

2.8. Raccomandazione 8

Promozione di un sistema di biglietteria integrato						
CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY						
						
 <p>Creare condizioni favorevoli per gli utenti del trasporto attraverso la creazione di sistemi di biglietteria e pagamento multimodali integrati e condivisi oltre confine per consentire ai passeggeri di viaggiare utilizzando diverse modalità di trasporto e operatori in diversi territori e paesi.</p>						

2.9. Raccomandazione 9

Promuovere la dimensione sostenibile come tema più attraente e tangibile						
CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY						









1	2	3	4	5	6	7
 <p>La sostenibilità dovrebbe essere facilmente tradotta in temi concreti di cui gli stakeholder dovrebbero essere più consapevoli. A tal fine, la promozione di iniziative dedicate in grado di valorizzare le esternalità in sconti o multe (a titolo esemplificativo), nonché le più ampie problematiche di accessibilità, dovrebbero rappresentare un tema guida da approfondire.</p>						

2.10. Raccomandazione 10

<h2>Aumentare la consapevolezza delle opportunità disponibili esistenti</h2>						
<p>CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY</p>						
1	2	3	4	5	6	7
 <p>Promuovere un'adeguata campagna di sensibilizzazione sul tema dell'accessibilità e della pianificazione dei trasporti è una priorità crescente che dovrebbe consentire di trasmettere messaggi chiave a un insieme differenziato di stakeholder, contribuendo così a un approccio consapevole rispetto a tale argomento.</p>						

2.11. Raccomandazione 11

<h2>Promuovere l'info-mobilità presso un insieme sfaccettato di stakeholder, compresa la governance</h2>						
<p>CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY</p>						

						
 <p>Promuovere l'info-mobilità è fondamentale per supportare la consapevolezza degli utenti e la governance multilivello sulle opportunità e sui servizi di accessibilità disponibili nei loro territori. Tale promozione dovrebbe consentire di migliorare il coordinamento dei servizi e fornire una migliore promozione di politiche specifiche.</p>						

2.12. Raccomandazione 12

<h3>L'attrattività turistica come opportunità di sviluppo per l'accessibilità territoriale</h3>						
<p>CONNESSIONE ALLE STRATEGIE CROSSMOBY</p>						
						
 <p>La peculiare situazione delle aree transfrontaliere richiede una migliore comprensione delle opportunità derivanti dal turismo stagionale. Questo rappresenta, infatti, un forte volano per nuove opportunità di trasporto sostenibile, in particolare durante la stagione estiva, che andrebbero ulteriormente approfondite e utilizzate al fine di affinare le iniziative di pianificazione dell'accessibilità e la loro sostenibilità.</p>						

3. Conclusioni

Le raccomandazioni contenute nel presente deliverable rappresentano i risultati di un approccio elaborato, costruito su un dialogo specifico con le parti interessate e sulla capitalizzazione delle esperienze acquisite in diversi contesti.

Tali raccomandazioni vanno lette come proposte guida per lo sviluppo futuro di iniziative di pianificazione dei trasporti, con particolare riferimento alle aree transfrontaliere, dove la rilevanza di un approccio coordinato dovrebbe essere più che riconosciuta.

Allo stesso tempo, tali raccomandazioni fanno perno sulle strategie definite nella fase precedente del progetto che, a loro volta, si basano sugli sforzi di pianificazione elaborati in un altro progetto finanziato dall'UE del Programma Italia-Slovenia, il progetto FORTIS.

Inoltre, le raccomandazioni guida rappresentano fundamentalmente l'intero set di modalità di trasporto e le principali tematiche normalmente affrontate per descrivere il settore dei trasporti, inclusi quella della cooperazione, degli schemi e prospettive di finanziamento, dello sviluppo delle TIC e relative opportunità, nonché delle soluzioni multimodali, biglietteria e approccio sostenibile, tutti considerati particolarmente rilevanti nell'approccio strategico proposto dal progetto CROSSMOBY.