Interreg
ITALIA-SLOVENIJA
UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA
MobiTour

Progetto standard co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale
Standardni projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj

Verifica delle aspettative e delle necessità degli utenti finali dei servizi di mobilità sostenibile e dell'applicazione

Report finale - R1.WP3.1

Version No. 1 - Finale
Author – PP5 ISIG

Park Škocjanske jame, Slovenija
OBČINA PIRAN
COMUNE DI PIRANO
LIPICA 1580
CITTÀ DI LIGNANO SABBIADORO
ISIG
CITTÀ DI CAORLE

DOKUMENT	Report - Preverjanje pričakovanj in potreb končnih uporabnikov trajnostne mobilnosti in aplikativnih storitev
ŠIFRA DOSEŽKA	R1.WP3.1
VERZIJA	1 - Final
POTRDITEV	PP5- ISIG
ŠIFRA ID PROJEKTA	MobiTour_1473237994
PROGRAM	CCI-N. 2014TC16RFCB036, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014-2020, Decision C (2015) 9285 of 15 December 2015

DOCUMENTO	Report - Verifica delle aspettative e delle necessità degli utenti finali dei servizi di mobilità sostenibile e dell'applicazione
CODICE RISULTATO	R1.WP3.1
VERSIONE	1 - Finale
CONFERMATO DA	PP5 - ISIG
CODICE ID DEL PROGETTO	MobiTour_1473237994
PROGRAMMA	CCI-N. 2014TC16RFCB036, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014-2020, Decision C (2015) 9285 of 15 December 2015

SOMMARIO

1 Introduzione 4

2 Focus Group 5

2.1 Obiettivi 5

2.2 Metodologia 5

2.3 Risultati 5

2.3.1 Parco delle Grotte di Škocjan 5
2.3.2 Lipica 8
2.3.3 Comune di Pirano 9
2.3.4 Comune di Lignano Sabbiadoro 11
2.3.5 Comune di Caorle 13

3 L'indagine 15

3.1 Obiettivi 15

3.2 Metodologia e modalità di somministrazione 15

3.3 Risultati 16

3.3.1 Area del Parco delle Grotte di Škocjan e Lipica 16
3.3.2 Area del Comune di Caorle e del Comune di Lignano Sabbiadoro 18
3.3.3 Area del Comune di Pirano 22

4 Conclusioni 26

4.1 Parco delle Grotte di Škocjan e Lipica 26

4.2 Comune di Caorle e Comune di Lignano Sabbiadoro 26

4.3 Comune di Pirano 27

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Sfide per la mobilità sostenibile (Parco delle Grotte di Škocjan) 6
Tabella 2 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Parco delle Grotte di Škocjan) 7
Tabella 3 – Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Parco delle Grotte di Škocjan) 7
Tabella 4 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Lipica) 8
Tabella 5 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Lipica) 9
Tabella 6 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Pirano) 10
Tabella 7 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Pirano) 10
Tabella 8 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Lignano Sabbiadoro) 12
Tabella 9 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Lignano Sabbiadoro) 12
Tabella 10 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Caorle) 14
Tabella 11 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Caorle) 14

1 INTRODUZIONE

Nella presente relazione si sintetizzano i risultati delle attività di ricerca condotte, da febbraio a dicembre 2018, nelle aree pilota del progetto MobiTour (nell'ambito del WP3 - Implementazione) e nello specifico:

- Parco delle Grotte di Škocjan - PŠJ (SI);
- Lipica (SI);
- Comune di Pirano (SI);
- Comune di Lignano Sabbiadoro (IT);
- Comune di Caorle (IT).

Le attività sono state realizzate per il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Identificare i bisogni e le aspettative degli utenti finali dei servizi di mobilità sostenibile (cittadini, turisti ed operatori economici), da integrare nei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) e nei Piani di Mobilità Sostenibile, sviluppati dai partner di progetto;
- Verificare le necessità degli utenti finali in merito all'applicazione per *smartphone* che si prevede di realizzare nell'ambito di MobiTour;
- Coinvolgere e sensibilizzare gli *stakeholder* rispetto alle tematiche del progetto e alla necessità di una partecipazione attiva dei cittadini alle politiche locali per la riduzione delle emissioni di carbonio.

La ricerca è stata strutturata in due fasi:

1. **Focus Group preliminari** –per ogni area pilota del progetto, realizzati con il fine di identificare:
    a. le principali **sfide** per la mobilità sostenibile nell'area pilota;
    b. i **bisogni** di residenti, turisti e cittadini;
    c. possibili **azioni/strategie** volte a promuovere la mobilità sostenibile, sia a livello locale che a livello intercomunale e transfrontaliero.
2. **Indagine**, realizzata attraverso la somministrazione di questionari elaborati sulla base dei dati raccolti durante i Focus Group e rivolti a:
    a. Turisti;
    b. Residenti;
    c. Operatori economici.

Nei paragrafi seguenti si riportano i risultati salienti delle attività svolte[1].

[1] Nel corso della ricerca, per ogni attività, sono stati realizzati documenti di restituzione dei risultati (i.e. relazioni dei Focus Group e presentazioni Power Point, con i dati emersi dall'indagine), che sono stati la base per la redazione del presente report.

2 FOCUS GROUP

2.1 OBIETTIVI

Nell'ambito delle attività preliminari di verifica, ciascun partner ha organizzato (nel periodo tra febbraio ed aprile 2018) uno, o più, Focus Group, con l'obiettivo di raccogliere i bisogni e le aspettative degli stakeholder per quanto riguarda la mobilità sostenibile nelle aree di interesse.

Inoltre, i risultati dei Focus Group sono stati propedeutici all'elaborazione di un questionario per gli utenti finali dei servizi di mobilità sostenibile (i.e. cittadini, turisti e operatori economici), da somministrare nelle aree pilota di progetto.

2.2 METODOLOGIA

I Focus Group realizzati nell'ambito di MobiTour, hanno visto la partecipazione delle seguenti categorie di *stakeholder*:

- Autorità locali;
- Società civile;
- Operatori economici e associazioni turistiche;
- Associazioni per la mobilità dolce e/o tutela ambientale;
- Esperti con competenze specifiche.

I Focus Group di sono stati strutturati in 4 sessioni:

- **Introduzione** – Presentazione del progetto e dei suoi obiettivi e dei singoli partecipanti.
- **Sessione I** – Brainstorming focalizzato sulla prima domanda chiave: ***Quali sono le principali sfide per la mobilità sostenibile nell'area pilota?*** (e.g. criticità riscontrate tra residenti, turisti, gestori e operatori della mobilità nell'area pilota);
- **Sessione II** – Dibattito strutturato per rispondere alla seconda domanda chiave: ***Quali sono i maggiori bisogni riguardanti la mobilità nell'area pilota?*** – cercando di indicare i bisogni specifici di residenti, turisti e operatori/gestori;
- **Sessione III** – Dibattito strutturato per rispondere alla terza domanda chiave: ***Quali sono le possibili azioni/strategie per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile nell'area pilota?*** focalizzato sui seguenti aspetti:
  - Le soluzioni proposte rappresentano delle azioni concrete o delle strategie?
  - A che livello di "responsabilità possono essere attuate le azioni/strategie proposte? (i.e. locale, nazionale, transfrontaliero/regionale)?
  - A che categoria di target group (residenti, turisti, operatori) fanno riferimento le soluzioni proposte?

2.3 RISULTATI

2.3.1 Parco delle Grotte di Škocjan

Nell'area del Parco delle Grotte di Škocjan sono stati realizzati due Focus Group (7 e 16 febbraio 2018), coinvolgendo i seguenti *stakeholder*:

- **Comune di Divača** – già impegnato in attività volte a promuovere la mobilità dolce (i.e. è in possesso di 3 biciclette elettriche e di una stazione di ricarica);

- **Comune di Sežana** – sta predisponendo la propria Strategia di Mobilità Sostenibile;
- **Comune di Hrpelje/Kozina** - rappresenta una zona di elevato transito (particolarmente nel periodo estivo). Il territorio comunale è caratterizzato da una popolazione anziana e dalla scarsità di infrastrutture dedicate alla mobilità sostenibile;
- **Javni zavod za upravljanje dediščine in turizem Pivka** (Ente pubblico per la gestione del patrimonio e del turismo di Pivka) – operatore turistico locale;
- **Turistično združenje Divaški prag** (Associazione turistica Divaški prag) – operatore turistico locale;
- **MABRNA gradbeništvo, gostinstvo in turizem d.o.o** (Mabrna d.o.o) – operatore turistico locale;
- **Zavod Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost Istituto Sopotniki** (Istituto per la solidarietà intergenerazionale) – associazione che offre trasporto gratuito "porta a porta" rivolto agli anziani dell'area per garantire loro l'accesso ai servizi socio-assistenziali;
- **Fakulteta za Pomorstvo in Promet** (Facoltà di studi marittimi e dei trasporti) – esperto nel settore della tecnologia dei trasporti e dei metodi quantitativi applicati al campo dei trasporti;
- **Fakulteta za organizacijske študije/MEDIFAS** (Facoltà di studi organizzativi/MEDIFAS) – esperto nel campo della logistica;

Nella prima sessione di lavoro, i partecipanti hanno identificato le principali sfide connesse alla mobilità sostenibile nell'area del Parco delle Grotte di Škocjan, per ciascun target group di riferimento (residenti, turisti, operatori). Nella tabella seguente si riportano i dati emersi:

Tabella 1 - Sfide per la mobilità sostenibile (Parco delle Grotte di Škocjan)

Residenti	Turisti	Operatori
• Area mal servita dai mezzi pubblici, dipendenza dai propri mezzi; • Mancanza di sentieri e marciapiedi sicuri; • Paura di investire e iniziare un'attività in proprio; • Scarsa informazione rispetto alle misure di mobilità sostenibile.	• Mancanza di informazioni su come raggiungere le destinazioni turistiche nell'area; • Limitate possibilità di accesso al Parco, se non con mezzi privati (auto); • Scarsa connessione tra gli operatori locali; • Visitatori giornalieri che non fruiscono di altri servizi né utilizzano bici.	• Trasporti pubblici inefficienti; • Assenza di un'infrastruttura per veicoli elettrici; • Assenza di un sistema di noleggio, manutenzione e trasferimento delle bici; • Scarsa informazione rispetto alle misure di mobilità sostenibile, incapacità di capire i vantaggi dei veicoli elettrici e della mobilità dolce; • Scarsa conoscenza delle opportunità di finanziamento per la promozione della mobilità sostenibile.

Relativamente ai bisogni dei target group, i partecipanti ai tavoli di lavoro hanno sottolineato quanto riportato di seguito:

Tabella 2 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Parco delle Grotte di Škocjan)

Residenti	Turisti	Operatori
• Maggiore sensibilizzazione all'utilizzo dei trasporti pubblici; • Pianificazione di un servizio di trasporto "porta a porta", rivolto a coloro che non hanno la possibilità di utilizzare il servizio pubblico (e.g. anziani); • Maggiore sensibilizzazione della popolazione locale rispetto ai benefici (anche economici) che possono derivare dall'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'automobile; • Maggiore coinvolgimento delle ONG.	• Sviluppo di nuovi pacchetti turistici che includano schemi di mobilità sostenibile (e.g. biglietto treno – ingresso al Parco – pranzo presso un operatore locale – noleggio bici, etc.) • Trasporti turistici organizzati nell'area; • Bici elettriche adatte alle famiglie (caschetti, seggiolini per bambini, etc.); • Maggiore promozione dell'offerta turistica locale.	• Sviluppo di un servizio di gestione delle prenotazioni, noleggio e manutenzione delle bici elettriche; • Sostegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (e.g. coordinamento con il sistema ferroviario); • Coordinamento con i piani comunali e con i progetti in essere; • Possibilità di utilizzo condiviso di veicoli elettrici.

Nell'ultima sessione di lavoro i partecipanti hanno individuato possibili azioni e strategie volte a promuovere la mobilità sostenibile nell'area, sia a livello transfrontaliero che nazionale e locale.

Tabella 3 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Parco delle Grotte di Škocjan)

	Attività	Strategie
Livello transfrontaliero	• Promozione attiva su piattaforme esistenti (rbnb, e-turist, etc.); • Organizzazione di eventi di promozione transfrontaliera (e.g. "KRAS KROS" in bici da Lipica-PŠJ-Pivka, etc.); • Sviluppo di materiale promozionale e di sensibilizzazione (e.g. siti web, riviste, materiale stampato, social network, filmati, etc.); • Realizzazione di segnaletiche comuni delle piste ciclabili.	• Istituzione e/o coordinamento di un sistema di trasporto turistico in regione e nell'area transfrontaliera; • Collegamento transfrontaliero delle piste ciclabili e delle destinazioni (e.g. attraverso progetti transfrontalieri congiunti per lo sviluppo di piste ciclabili di lunga distanza).
Livello locale	• Posizionamento di stalli sicuri per bici (accessibili 24/24, 7/7); • Sviluppo di nuovi percorsi tematici (e.g. Risnik – PŠJ e PŠJ-Pivka-Lipica); • Realizzazione di piste ciclabili e di una segnaletica comune; • Istituzione di un sistema di prenotazione di bici elettriche a noleggio e servizi di assistenza e soccorso; • Realizzazione di un parcheggio gratuito presso l'area di parcheggio più grande, con navetta gratuita fino all'info point e sconti sui biglietti d'ingresso al PŠJ; • Realizzazione di una nuova applicazione per smartphone (o upgrade di una preesistente) per acquisire informazioni relative a veicoli elettrici e informazioni di carattere turistico; • Sviluppo di nuovi pacchetti turistici o pacchetti ampliati (biglietto treno/bus pubblico – ingresso al PŠJ – pranzo presso un operatore locale - bici elettrica).	• Realizzazione di nuove linee di autobus (mini bus elettrico); • Introduzione di una linea/percorso (di autobus) circolare con orario, in linea con quello delle visite di PŠJ, Lipica, etc.; • Sviluppo di un servizio di car sharing elettrico; • Organizzazione di servizio di trasporto a chiamata; • Miglioramento della sicurezza stradale (sensibilizzazione, segnaletica orizzontale, segnali stradali aggiuntivi e limitazione della velocità, etc.); • Sviluppo di un'offerta e attività promozionali integrate (e.g. PŠJ, Lipica, Parco della storia militare di Pivka, Centro di informazione turistica, comuni, ONG); • Introduzione del concetto di mobilità sostenibile nei piani regolatori comunali; • Definizione di un organo comune per il coordinamento delle attività.

2.3.2 Lipica

Nell'area pilota dell'equile di Lipica è stato realizzato un Focus Group in data 26 febbraio 2018, a cui hanno partecipato i seguenti attori:

- **Petrol d.d.** - società commerciale slovena che opera con derivati del petrolio, gas e altri prodotti energetici;
- **GOLEA** – agenzia attiva nella promozione dell'efficienza energetica e dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili con particolare attenzione al raggiungimento dell'indipendenza energetica;
- **KRASNA** - hotel familiare con ristorante e cantina.

I partecipanti hanno identificato le seguenti sfide per la mobilità sostenibile:

- Scarsa disponibilità dei mezzi di trasporto pubblico (a livello locale e verso Lubiana);
- Scarsa manutenzione delle infrastrutture;
- Mancanza di indicazioni (percorsi ciclistici, percorsi tematici);
- Scarsa promozione del territorio;
- Necessità di disporre di bicilette elettriche adatte alle famiglie;
- Necessità di investire nel settore del "bike sharing";
- Necessità di collaborare con il centro per informazioni turistiche e con le agenzie di sviluppo regionali;
- Necessità di garantire la sostenibilità degli interventi per la mobilità sostenibile;
- Necessità di stabilire reti di operatori.

In merito ai bisogni espressi dagli stakeholder in termini di mobilità dolce, è emerso quanto indicato nella tabella seguente.

Tabella 4 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Lipica)

Residenti	Turisti	Operatori
• Maggiore sensibilizzazione della comunità locale ai principi della mobilità dolce; • Maggiore manutenzione delle infrastrutture di trasporto.	• Maggiore promozione del territorio (utilizzando piattaforme già esistenti); • Realizzazione di nuovi percorsi tematici (ciclabili); • Istituzione di un sistema di "bike sharing" tra l'allevamento di Lipica e il Parco delle Grotte di Škocjan; • Necessità di un servizio di pronto intervento per guasti (assistenza sul campo e riparazioni).	• Stimolare l'interesse degli operatori locali per un coinvolgimento nelle azioni volte a promuovere la mobilità sostenibile nell'area; • Identificare soluzioni per coprire le spese di manutenzione delle attrezzature.

Nell'ultima sessione di lavoro i partecipanti hanno individuato possibili azioni e strategie volte a promuovere la mobilità sostenibile nell'area, sia a livello transfrontaliero che nazionale e locale.

Tabella 5 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Lipica)

	Livello transfrontaliero	
Attività	• Sviluppo di un sistema transfrontaliero per l'indicazione dei sentieri/percorsi tematici; • Sviluppo di una piattaforma comune di promozione; • Sviluppo di un'applicazione "universale" (locale, regionale, transfrontaliera) di promozione.	• Sviluppare servizi integrati a livello transfrontaliero; • Sviluppare una strategia transfrontaliera di promozione.
	• Organizzazione di eventi locali di "cicloturismo" (e.g. Giornata delle biciclette elettriche); • Istituzione di un sistema di noleggio di biciclette elettriche che coinvolga i residenti; • Sviluppo di un sistema di pronto intervento per guasti (assistenza sul campo e riparazione).	• Creazione di pacchetti turistici giornalieri; • Realizzazione di un sistema di punti di rifornimento elettrici (in collaborazione con il Comune di Sezana); • Stabilire una collaborazione attiva con l'Agenzia slovena per il Turismo, il Ministero per l'Ambiente e il Territorio, l'Istituto per la Tutela del Patrimonio Culturale; • Istituzione di un "percorso circolare" degli autobus.
	Livello locale	Strategie

2.3.3 Comune di Pirano

Nell'area del Comune di Pirano è stato realizzato un Focus Group in data 28 febbraio 2018, a cui hanno partecipato i rappresentanti di:

- **Comune di Pirano;**
- **Krajinski park Sečoveljske soline** (Parco Naturale delle Saline di Sicciole);
- **Krajinski park Strunjan** (Parco paesaggistico di Strugnano);
- **Javno podjetje Okolje** Piran Società pubblica Ambiente Piran;
- **Turistično združenje Portorož** (Associazione turistica Portorose);
- **Fakulteta za Pomorstvo in promet Portorož** (Facoltà di affari marittimi e trasporti Portorose).

I partecipanti hanno identificato come principali sfide per la mobilità sostenibile i seguenti aspetti:

- Necessità di garantire i servizi di "bike sharing" e "car sharing" al fine di garantire una migliore accessibilità;
- Necessità di usufruire di servizi di trasporto/trasporto alternativo;
- Necessità di usufruire del servizio taxi;
- Necessità di migliorare le infrastrutture di trasporto e i servizi;
- Necessità di un miglior collegamento con l'entroterra;
- Necessità di parcheggi;
- Ingorghi di traffico che limitano l'accesso ai beni naturali e culturali presenti nell'area;
- Necessità di prevedere un servizio di trasporto a richiesta;
- Necessità di disporre di un numero adeguato di veicoli di consegna merci;
- L'accesso al Comune di Pirano è limitato per i veicoli.

Per quanto riguarda i bisogni in termini di mobilità, i partecipanti hanno sottolineato quanto indicato nella tabella seguente:

Tabella 6 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Pirano)

Residenti	Turisti	Operatori
• Garantire trasferimenti gratuiti frequenti all'interno del Comune; • Garantire un servizio di consegna merci ai privati per il centro cittadino; • Disporre di parcheggi lungo le vie principali; • Definire un sistema di "bike sharing" facile da pagare.	• Prevedere un servizio di collegamento con l'entroterra e con i comuni limitrofi; • Istituire un servizio per il noleggio di biciclette e altri mezzi di trasporto per un viaggio dinamico e interessante collegato a diverse destinazioni e attrazioni turistiche; • Garantire trasferimenti gratuiti frequenti all'interno del Comune; • Disporre di parcheggi lungo le vie principali; • Stabilire un sistema di collegamento con l'entroterra; • Definire un sistema di "bike sharing" facile da pagare.	• Garantire il servizio di consegna merci commerciale per il centro cittadino; • Disporre di un servizio adeguato di noleggio e utilizzo delle mini-auto elettriche ("Dostavko") - parcheggio e stazione di ricarica.

Nell'ultima sessione di lavoro i partecipanti hanno individuato possibili azioni e strategie volte a promuovere la mobilità sostenibile nell'area, sia a livello transfrontaliero che nazionale e locale.

Tabella 7 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Pirano)

	Attività	Strategie
Livello transfrontaliero	• Istituire un sistema intercomunale di "car-sharing" e "bike-sharing"; • Sviluppare un'applicazione di promozione.	• Creare un'offerta integrata a livello transfrontaliero.
Livello locale	• Prevedere un servizio di consegna merci per i residenti; • Prevedere un servizio di consegna merci nel centro cittadino; • Aumentare la frequenza dei trasporti pubblici (e.g. acquisti di nuovi veicoli); • Stabilire un sistema di collegamenti con l'entroterra con siti di interesse, naturali e culturali; • Prevedere un servizio di trasporto "a chiamata"; • Creare grandi parcheggi "esterni"; • Sviluppare delle piattaforme per la gestione e comunicazione dei servizi; • Prevedere la possibilità di poter noleggiare biciclette adatte al terreno locale.	• -

2.3.4 Comune di Lignano Sabbiadoro

Nell'area del Comune di Lignano è stato realizzato un Focus Group in data 10 aprile 2018, a cui hanno partecipato i rappresentanti di:

- **Comune di Lignano Sabbiadoro (Assessore al turismo, Assessore all'urbanistica e all'edilizia, Assessore alla viabilità e traffico)** – Comune a vocazione turistica che mira ad attuare azioni e strategie orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali;
- **UTI (Unione Territoriale Intercomunale Riviera Bassa Friulana)** – persegue numerosi obiettivi tra cui: la valorizzazione del territorio in essa ricompreso, la salvaguardia ambientale e paesaggistica del territorio secondo principi di sostenibilità e solidarietà con le generazioni future;
- **Autoservizi SAF FVG** – società di trasporti con più di 600 dipendenti suddivisi tra l'unità centrale di Udine e l'unità locale di Tolmezzo. Conta più di 450 mezzi e oltre 700 biglietterie dislocate su tutta l'area servita;
- **FIAB** – organizzazione ambientalista che ha come finalità principale la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente (urbano ed extraurbano);
- **LISAGEST** – società per azioni che organizza, coordina e promuove attività in ambito economico/turistico nella Regione FVG e nell'area territoriale coincidente con quella dell'A.I.A.T. (Agenzia di Informazione e di Accoglienza Turistica) di Lignano Sabbiadoro e della Laguna di Marano;
- **Promoturismo FVG** – agenzia che sviluppa e promuove il sistema turistico regionale attraverso canali *web*, ricerche, pubblicità ed analisi di mercato.

I partecipanti hanno identificato come principali sfide per la mobilità sostenibile i seguenti aspetti:

- Elevata congestione del traffico (e.g. proprietari di case per vacanza che arrivano con minimo di due automobili);
- Sviluppo di una rete ciclabile sicura e ben collegata;
- Rendere le strade sicure e agibili per i ciclisti;
- Attuazione di servizi specifici per turisti che utilizzano la bici ("bike-friendly");
- Mancanza di una rete ciclabile che colleghi Lignano con la stazione ferroviaria di Latisana;
- Creazione di una maggior sinergia con l'amministrazione comunale nell'ambito della mobilità sostenibile;
- Mancanza di informazioni e pubblicità per quanto riguarda la mobilità sostenibile;
- Maggiore integrazione tra i diversi modelli di mobilità (pedoni, bicicletta, mezzi di trasporto pubblici, etc.);
- Attuazione di servizi intermodali (es. bici+treno, bici+bus, bici+barca);
- Maggior collegamento con l'entroterra.

In merito ai bisogni per la mobilità dolce, i partecipanti hanno sottolineato quanto indicato nella tabella seguente:

Tabella 8 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Lignano Sabbiadoro)

Residenti	Turisti	Operatori
• Maggior comodità e sicurezza negli spostamenti per svolgere le attività quotidiane (soprattutto nel periodo estivo); • Necessità di migliorare la rete ciclabile con installazione di parcheggi per biciclette; • Necessità di potenziare i servizi di trasporto pubblico in un'ottica di salvaguardia ambientale; • Maggior capillarità dei servizi pubblici.	• Sviluppo e coordinamento del servizio di "bike-sharing" in città per stimolare l'uso della bicicletta; • Sicurezza e comodità negli spostamenti in bicicletta al fine di disincentivare l'utilizzo dell'automobile; • Necessità di strutture alberghiere dotate di servizi "bike- friendly"; • Necessità di assistenza tecnica e meccanica per i ciclo-turisti; • Maggior segnaletica e informazione (web, social media) riguardo ai percorsi turistici della mobilità dolce.	• Semplificare la viabilità con lo sviluppo di corsie preferenziali per i mezzi di trasporto pubblici; • Necessità di un maggior coordinamento con l'amministrazione comunale per la promozione di offerte turistiche; • Necessità di maggiore sostegno nello sviluppo di azioni e strategie volte alla promozione della mobilità sostenibile.

Nell'ultima sessione di lavoro i partecipanti hanno individuato possibili azioni e strategie volte a promuovere la mobilità sostenibile nell'area, sia a livello transfrontaliero che nazionale e locale.

Tabella 9 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Lignano Sabbiadoro)

	Livello transfrontaliero	
Attività	• -	• Ottimizzare la programmazione della mobilità (anche a livello transfrontaliero) in sinergia con le strutture ricettive.
	• Rendere disponibili automobili di piccole dimensioni per gli spostamenti parcheggi-hotel e viceversa; • Realizzare nuovi parcheggi in zone non centrali (attivare trasporto verso il centro con bus navetta).	• Elaborare nuove strategie di informazione/pubblicità a seconda dei fruitori; • Garantire un servizio di trasporto pubblico integrato ed efficiente; • Organizzare "tavole rotonde" di confronto e dialogo con gli stakeholder per elaborare percorsi condivisi; • Migliorare la comunicazione delle realtà esistenti in modo coordinato ed uniforme; • Elaborare strategie di progettazione partecipata per lo sviluppo di azioni di mobilità sostenibile; • Coinvolgere maggiormente i comuni limitrofi per una più intensa collaborazione; • Superamento dei mezzi trasporto pubblico tradizionali ("Lignano senza lamiere"); • Ridurre la congestione del traffico soprattutto nel periodo estivo; • Aumentare la flessibilità dei trasporti pubblici; • Elaborazione di una "buona pratica" analizzando e pianificando azioni e strategie per una sua applicazione nell'area di interesse.
	Livello locale	Strategie

2.3.5 Comune di Caorle

Nell'area del Comune di Caorle è stato realizzato un Focus Group in data 17 aprile 2018, a cui hanno partecipato i rappresentanti di:

- **Comune di Caorle** – promuove interventi di pianificazione e progettazione unitaria nel campo della mobilità sostenibile tra i centri urbani del litorale dell'Alto Adriatico. Il Comune di Caorle punta su un approccio multisettoriale finalizzato a fornire alle comunità locali la possibilità di partecipare alla progettualità strategica nel campo della mobilità sostenibile;
- **Geneagricola** – azienda agricola italiana con oltre 8.000 ettari coltivati su tutto il territorio nazionale;
- **Confcommercio Portogruaro – Bibione – Caorle** – associazione che rappresenta le imprese del settore del commercio, del turismo e dei servizi;
- **Pro Loco Caorle** – associazione *no-profit* che si occupa della promozione turistica e dell'organizzazione di eventi nel comune di Caorle;
- **Comitato Regionale UNPLI Veneto** - associazione che riunisce le oltre 530 Pro Loco del Veneto, ha carattere volontario e non persegue fini di lucro. Il Comitato Regionale si occupa dello sviluppo di attività e progettualità mirate alla promozione e valorizzazione del territorio.

I partecipanti hanno identificato come sfide per la mobilità sostenibile i seguenti aspetti:

- Presenza di un solo punto di accesso alla città che crea una forte congestione del traffico;
- Necessità di conoscere la provenienza dei flussi del traffico al fine di creare dei punti di blocco;
- Gli spazi fisici della viabilità non consentono modifiche sostanziali (sarebbe necessario chiudere al traffico il centro storico);
- Informazioni sulla mobilità poco accessibili e poco aggiornate;
- Necessità di promuovere una maggiore partecipazione e coinvolgimento attivo di residenti, turisti e attività ricettive;
- Difficoltà nel coinvolgimento di associazioni per la promozione dei principi della mobilità sostenibile;
- Necessità di promuovere il territorio in maniera integrata, favorendo una maggiore permeabilità fra litorale ed entroterra;
- Scarsa consapevolezza tra i residenti, i turisti e gli operatori in materia di sostenibilità e mobilità dolce;
- Necessità di creare accordi e convenzioni tra enti pubblici, privati e aziende per la promozione e lo sviluppo del territorio;
- Necessità di promuovere la fruizione del territorio attraverso la cultura, l'arte e, soprattutto, l'ambiente.

In merito ai bisogni per la mobilità sostenibile, i partecipanti hanno sottolineato quanto indicato nella tabella seguente:

Tabella 10 - Bisogni per la mobilità sostenibile (Caorle)

Residenti	Turisti	Operatori
• Maggiore sicurezza negli spostamenti per raggiungere gli uffici pubblici e per la fruizione dei servizi; • Migliore accessibilità in entrata ed uscita da Caorle; • Gestione sicura e coordinata delle strade e del traffico cittadino.	• Comodità e facilità nel raggiungimento dei luoghi di interesse, in particolare la zona balneare (nel periodo estivo) e il centro storico (nelle ore serali); • Maggiore sicurezza e comodità negli spostamenti (e.g. attraverso la creazione di un parcheggio scambiatori con i servizi di navetta point-to-point); • Maggiore pubblicità ed informazione riguardo alla mobilità sostenibile, attraverso attività di promozione sui social media (Campagna FB - opportunità roaming internazionale).	• Maggior efficienza, coordinamento ed integrazione dei sistemi di mobilità; • Maggiore facilità e comodità di essere raggiunti sia dai clienti che dalle merci; • Promozione di attività turistiche alternative al turismo balneare (soprattutto in caso di condizioni metereologiche avverse); • Maggiore elasticità nella collaborazione e nel dialogo da parte delle forze dell'ordine nell'ambito del coordinamento delle attività turistiche.

Nell'ultima sessione di lavoro i partecipanti hanno individuato possibili azioni e strategie volte a promuovere la mobilità sostenibile nell'area, sia a livello transfrontaliero che nazionale e locale.

Tabella 11 - Azioni e strategie per la mobilità sostenibile (Caorle)

	Attività	Strategie
Livello transfrontaliero	• -	• Strategia di comunicazione integrata e uniforme (a livello transfrontaliero), attraverso l'utilizzo di differenti canali di comunicazione (soprattutto social media).
Livello locale	• Identificazione dei principali target group da coinvolgere nell'ambito di azioni/strategie; • Bici elettriche in dotazione dei dipendenti comunali; • Sconti dedicati i proprietari di auto elettriche/ibride; • Chiusura del centro storico un giorno alla settimana; • Attività mirate di informazione, rivolte a turisti e aziende; • Attività di "educazione alla sostenibilità", per la promozione di comportamenti responsabili.	• Sviluppo di "strutture" sostenibili sia da un punto di vista ambientale che economico; • Sviluppo di sinergie/reti tra imprese, operatori turistici ed enti locali per la promozione del territorio; • Creazione di un parcheggio scambiatori con servizi navetta point-to-point (spiaggia, albergo).

3 L'INDAGINE

3.1 OBIETTIVI

L'indagine è stata condotta nelle aree pilota del progetto (i.e. Parco delle Grotte di Škocjan, Lipica, Comuni di Pirano, Lignano Sabbiadoro e Caorle) con l'obiettivo di definire:

a) le abitudini di trasporto;
b) la propensione all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi;
c) la soddisfazione rispetto ai servizi di mobilità presenti;
d) i bisogni e le aspettative riguardo alla mobilità sostenibile;
e) l'interesse per potenziali servizi di informazione e promozione su applicazioni per *smartphone* dedicate.

degli utenti finali dei servizi di mobilità sostenibile (i.e. residenti, turisti e operatori economici).

I risultati dell'indagine sono da intendersi quale base per lo sviluppo di soluzioni e sistemi pilota transfrontalieri nel settore della mobilità sostenibile nelle aree di riferimento.

3.2 METODOLOGIA E MODALITÀ DI SOMMINISTRAZIONE

Considerando le specificità delle aree incluse nel progetto, sono stati realizzati tre diversi questionari per le seguenti aree, per ciascuna categoria di destinatari:

- **Area del Parco delle Grotte di Škocjan e Lipica** – area dell'entroterra sloveno che, come emerso dai Focus Group, risulta essere poco servita dai mezzi pubblici;
- **Area del Comune di Lignano Sabbiadoro e del Comune di Caorle** – area costiera italiana che, soprattutto d'estate, soffre di un'elevata congestione del traffico;
- **Area del Comune di Pirano** - area costiera slovena che si è già dotata di un Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS).

I questionari elaborati sono stati strutturati nelle seguenti sezioni principali:

I. Dati socio-demografici;
II. Abitudini di trasporto e propensione all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi.
III. Soddisfazione per i servizi di mobilità presenti nell'area;
IV. Bisogni e aspettative rispetto alla mobilità sostenibile;
V. Interesse per i potenziali servizi di informazione e promozione su applicazioni per *smartphone* dedicate.

L'indagine è stata realizzata attraverso la somministrazione[2] di un questionario (sia in forma cartacea che on-line - su piattaforma *SurveyMoney*), rivolto a[3]:

- Turisti;
- Residenti;
- Operatori economici.

[2] Come concordato durante i Comitati di Gestione, ciascun partner è stato responsabile di gestire e promuovere la somministrazione dei questionari nella propria area di competenza.
[3] Per ciascuna categoria di destinatari è stato predisposto un questionario specifico.

I questionari sono stati tradotti in italiano, sloveno, inglese e tedesco[4].

L'indagine è stata condotta nel periodo compreso tra maggio e dicembre 2018.

Nei paragrafi seguenti sono sintetizzati i risultati salienti per ogni area di riferimento.

Si segnala che in alcuni casi saranno utilizzate percentuali, in altri solo valori assoluti (laddove il numero esiguo dei rispondenti renda scarsamente indicativo il ricorso alle distribuzioni percentuali).

3.3 RISULTATI

3.3.1 Area del Parco delle Grotte di Škocjan e Lipica

SINTESI DEI RISULTATI

In generale nell'area del Parco delle Grotte di Škocjan e Lipica il mezzo maggiormente utilizzato, sia dai turisti che dai residenti, è l'automobile, anche a fronte di una scarsa disponibilità di un servizio di trasporto pubblico. Tuttavia, si riscontra, soprattutto da parte dei turisti, una propensione all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi e al parcheggio della propria automobile in un'area "esterna".

Per quanto riguarda i contenuti di una potenziale applicazione per smartphone, è stato espresso un elevato interesse per poter disporre di informazioni relative a itinerari e percorsi turistici, prenotare biglietti o visite guidate (da parte dei turisti) e avere informazioni sui trasporti pubblici.

Nell'area del Parco delle Grotte di Škocjan e Lipica sono stati somministrati un totale di 392 questionari (335 turisti; 57 residenti).

I **turisti** che hanno partecipato all'indagine (335 in totale) sono per la maggioranza di genere femminile (53% di femmine contro 47% di maschi). Per quanto riguarda la distribuzione dei rispondenti per classi decennali di età, le frequenze più elevate si riscontrano nelle tre classi che coprono la fascia compresa tra i 25 e i 54 anni.

Analizzando la nazionalità dei rispondenti[5], la distribuzione di frequenza è la seguente:

- Europea (46% dei rispondenti);
- Slovena (30,2%);
- Extra-europea (12,7%);
- Italiana (11,1%).

Una domanda ha inteso indagare quale sia il **mezzo maggiormente usato** tra i turisti per raggiungere l'area di riferimento. Dai dati raccolti risulta che l'automobile è il mezzo nettamente più utilizzato per raggiungere l'area (69,7% delle risposte), il 13% dei rispondenti vi si è recato a piedi, il 12,1% ha utilizzato l'autobus e l'11,2% la bicicletta.

Al fine di indagare la **propensione all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi**, ai turisti è stato chiesto di indicare a quali **condizioni** sarebbero disponibili ad utilizzare mezzi alternativi

[4] La traduzione in tedesco è stata utilizzata nell'area del Comune di Lignano Sabbiadoro e del Comune di Caorle.
[5] Ai fini dell'analisi sono state considerate quattro categorie di "nazionalità": slovena, italiana, europea (escludendo la nazionalità slovena e quella italiana), extra-europea.

all'automobile per recarsi nell'area. I rispondenti hanno indicato maggiormente le seguenti condizioni:

- Maggiore frequenza dei servizi di trasporto pubblico (54% dei rispondenti);
- Riduzioni sui biglietti di ingresso (49,6%);
- Minor costo dei servizi di trasporto pubblico (45,7%).

Ai rispondenti è stato chiesto inoltre di indicare se fossero disponibili, o meno, a lasciare l'automobile in un **parcheggio "esterno"** all'area di interesse: la grande maggioranza dei rispondenti (73%) si è detto disponibile. Nel caso di risposta affermativa, è stato chiesto di indicare a quali condizioni: quasi l'80% dei rispondenti ha indicato l'opzione "servizio gratuito di bus navetta" mentre il 43,2% ha indicato "riduzioni sui biglietti di ingresso". Per quanto riguarda la distanza massima del parcheggio, più della metà dei rispondenti (51,3%) ritiene che il parcheggio dovrebbe essere tra i 3 e i 5 chilometri al massimo (circa 5 minuti in bus navetta).

Un'ultima domanda ha inteso indagare l'interesse[6] dei turisti per potenziali servizi di informazione e promozione disponibili su un'eventuale **applicazione per *smartphone***. I rispondenti hanno espresso maggiore interesse verso:

- Informazioni su percorsi e itinerari turistici (47,9% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Possibilità di prenotare biglietti o visite guidate (37% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Informazioni sui trasporti pubblici (36,2% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Informazioni sulla disponibilità di parcheggi (36% dei rispondenti si è detto "molto" interessato).

Alcuni rispondenti hanno sottolineato che per visite di un giorno l'installazione di un'applicazione potrebbe risultare poco utile, altri hanno sottolineato che le informazioni su *siti web* potrebbero essere maggiormente utili e di più facile fruizione.

I **residenti**[7] che hanno risposto al questionario (57 in totale) sono per la maggior parte di genere femminile (61% di femmine contro 39% di maschi) e concentrati nelle classi di età superiori ai 55 anni (47,4% dei rispondenti). La quasi totalità è residente nel Comune di Divača (91%), solo il 9% di chi ha fornito risposta è residente nel Comune di Sežana.

Una prima domanda ha inteso indagare i **mezzi utilizzati** dai residenti per le proprie attività quotidiane[8]. I rispondenti hanno indicato di muoversi principalmente in macchina, da soli (60% dei rispondenti ha indicato "sempre") o con altre persone (11,8% dei rispondenti ha indicato "sempre").

È stato poi chiesto ai rispondenti quanto fossero **soddisfatti**[9] per una serie di aspetti della mobilità nell'area. Gli aspetti di cui i rispondenti si sono detti maggiormente soddisfatti sono:

- La presenza di sentieri naturalistici (40,4% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto);
- Disponibilità di distributori di benzina (33,9% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto);
- Disponibilità di parcheggi (29,8% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto);

[6] Indicando "molto", "abbastanza", "poco", "per niente".
[7] I dati vengono presentati in forma percentuale ma si ricorda che si riferiscono a 57 soggetti in totale.
[8] Ai rispondenti sono state proposte una serie di modalità di trasporto, chiedendo loro se le utilizzassero "sempre", "spesso", "qualche volta", "mai".
[9] Indicando "molto", "abbastanza", "poco", "per niente".

- Manutenzione dei sentieri naturalistici (28,1% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto).

Livelli di soddisfazione meno elevati sono stati espressi per quanto riguarda:

- Sicurezza stradale (38,6% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto);
- Disponibilità di autobus (29,8% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto);
- Presenza di marciapiedi (22,8% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto).

Inoltre, i rispondenti hanno avuto la possibilità di indicare quanto pensano siano importanti una serie di azioni e strategie. Le azioni e strategie ritenute maggiormente importanti sono:

- Miglioramento della manutenzione delle strade (78,9% dei rispondenti lo considera "molto" importante);
- Bike sharing (59,6% dei rispondenti lo considera "molto" importante);
- Nuove linee di autobus (52,6% dei rispondenti lo considera "molto" importante);
- Noleggio bici (50,9% dei rispondenti lo considera "molto" importante).

Relativamente ai potenziali servizi di informazione e promozione disponibili su un'eventuale **applicazione per *smartphone***, i residenti si sono detti maggiormente interessati a:

- Informazioni su percorsi e itinerari turistici (43,9% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Informazioni sui trasporti pubblici (40,4% dei rispondenti si è detto "molto" interessato).

Anche in questo caso, alcuni rispondenti hanno sottolineato che un'applicazione potrebbe non essere adatta al contesto locale.

3.3.2 Area del Comune di Caorle e del Comune di Lignano Sabbiadoro

SINTESI DEI RISULTATI

Nell'area del Comune di Caorle e del Comune di Lignano Sabbiadoro, il mezzo maggiormente utilizzato, per raggiungere la zona (da parte dei turisti) e per muoversi per ragioni di studio e/o lavoro (da parte dei residenti), è l'automobile. Tuttavia, per gli spostamenti "interni" vengono privilegiati la bicicletta o lo spostamento a piedi.

I rispondenti hanno a più riprese sottolineato la mancanza di un collegamento tra i diversi sistemi di trasporto (e.g. treno-autobus), aspetto che potrebbe portare ad una diminuzione dell'affluenza di automobili nell'area, soprattutto nel periodo estivo. È stato inoltre espresso un elevato interesse per il miglioramento della sicurezza stradale e delle piste ciclabili, così come per una maggiore disponibilità di piste ciclabili.

La necessità di integrare i servizi esistenti (e.g. attraverso lo sviluppo di una rete di piste ciclabili, di servizi di trasporto ed offerte turistiche integrate - anche a livello transfrontaliero) emerge come punto fondamentale nell'ambito delle future strategie locali per la mobilità. I turisti auspicano inoltre la creazione di grandi parcheggi liberi esterni con servizio navetta per le spiagge.

Relativamente ai contenuti disponibili su un'eventuale applicazione dedicata per smartphone, anche in questo caso, è stato espresso un elevato interesse per poter disporre di informazioni relative a itinerari e percorsi turistici, trasporti pubblici, disponibilità di parcheggio e prenotazione di biglietti o visite guidate.

Nell'area del Comune di Caorle e del Comune di Lignano Sabbiadoro sono stati somministrati un totale di 186 questionari (73 turisti; 105 residenti; 8 operatori economici).

I **turisti** che hanno partecipato all'indagine (73 in totale) sono per la maggioranza di genere femminile (61% di femmine contro 39% di maschi). Per quanto riguarda la distribuzione dei rispondenti per classi decennali di età, le frequenze più elevate si riscontrano nella fascia di età tra i 45 ei 54 anni (54,2% dei rispondenti). Tutti i rispondenti sono di nazionalità italiana.

Il livello di istruzione prevalente tra i rispondenti è il diploma di laurea (posseduto dal 44,4%) immediatamente seguito dal diploma di scuola secondaria superiore (40,3%). Più dei due terzi dei rispondenti sono attualmente lavoratori dipendenti.

Una prima serie di domande è stata volta a delineare il profilo dei turisti che hanno risposto al questionario. La quasi totalità dei rispondenti è un turista "abituale" (i.e. non è la prima volta che visita l'area). Il mezzo prevalente attraverso cui i turisti sono venuti a conoscenza della zona è il passaparola (34,2%) seguito da internet (24,7%). La visita è principalmente organizzata in autonomia dai turisti, molti dei quali hanno una casa di proprietà, che in genere sono accompagnati dalla famiglia. Per quanto riguarda la durata della permanenza, più della metà dei rispondenti (53,7%) ha dichiarato di fermarsi per più di 10 giorni.

Il **mezzo maggiormente usato** per arrivare nell'area, anche in questo caso, è l'automobile (87,7% dei rispondenti), il 13,7% dei rispondenti ha dichiarato di aver utilizzato anche la bici, solo il 6,8% ha utilizzato il treno.

Per contro, una volta arrivati in zona, la spiaggia viene raggiunta principalmente a piedi e in bicicletta.

Andando ad analizzare il livello di **soddisfazione** per una serie di **aspetti della mobilità** nell'area, gli aspetti per cui i rispondenti si sono detti maggiormente soddisfatti sono:

- Disponibilità di piste ciclabili (19,7% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto, il 34,8% "abbastanza");
- Presenza di marciapiedi e aree di transito pedonale (18,2% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto, il 43,9% "abbastanza");
- Noleggio, possibilità di trasporto e manutenzione biciclette (16,9% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto, il 38,5% "abbastanza");
- Segnaletica stradale (16,7% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto, il 45,5% "abbastanza").

Livello meno elevati di soddisfazione vengono espressi per quanto riguarda:

- Presenza, alle fermate di trasporto pubblico, di pensiline o altri servizi – biglietteria, pannelli informativi (28,1% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 25% "poco");
- Collegamento tra i diversi sistemi di trasporto (27% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 17,5% "poco");
- Riduzione delle barriere architettoniche (20% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 26,2% "poco");
- Disponibilità di parcheggio (19,7% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 40,9% "poco");
- Costo del parcheggio (18,5% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 27,7% "poco").

Sull'aspetto della sicurezza stradale, i rispondenti sono "divisi" tra chi si dichiara soddisfatto e tra chi non lo è.

Ai rispondenti è stato chiesto di indicare il loro livello di **soddisfazione** con particolare riguardo al alcuni aspetti del **trasporto pubblico locale** (autobus urbani, autobus extra-urbani e servizio ferroviario) e, nello specifico, relativamente a: costi, tempi di attesa e percorrenza, affidabilità e sicurezza, comfort. I rispondenti si dichiarano tendenzialmente soddisfatti (molto o abbastanza) per quanto riguarda i servizi di autobus urbani ed extra-urbani, più insoddisfatti del servizio ferroviario.

La mancanza di un collegamento tra i diversi sistemi di trasporto, aspetto che potrebbe essere in grado di ridurre l'affluenza di automobili, è un punto che viene sottolineato a più riprese dai rispondenti.

Per quanto riguarda l'interesse al **miglioramento dei servizi di mobilità nell'area**, i rispondenti si dichiarano interessati in particolare a:

- Disponibilità di piste ciclabili (89,1% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Sicurezza delle piste ciclabili (89,1% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Sicurezza stradale (71,9% dei rispondenti si è detto "molto" interessato).

Le strategie ritenute prioritarie sono:

- Sviluppo di una rete di piste ciclabili (82% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante);
- Sviluppo di servizi di trasporto integrato (73% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante);
- Sviluppo di offerte turistiche integrate (70,5% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante);
- Grandi parcheggi liberi esterni con servizio navetta per le spiagge (70,5% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante).

Relativamente ai potenziali servizi di informazione e promozione disponibili su un'eventuale **applicazione per *smartphone***, i turisti si sono detti maggiormente interessati a:

- Informazioni su percorsi e itinerari turistici (66,7% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Informazioni sui trasporti pubblici (60,7% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Informazioni sulla disponibilità di parcheggio (55,7% dei rispondenti si è detto "molto" interessato).

I **residenti** che hanno risposto al questionario (105 in totale) sono equamente divisi tra il Comune di Caorle e il Comune di Lignano Sabbiadoro. Sono per la maggior parte di genere femminile (61% di femmine contro 39% di maschi) e concentrati nelle tre classi di età comprese tra i 35 e i 64 anni.

Il livello di istruzione prevalente tra i rispondenti è il diploma di scuola secondaria superiore (posseduto dal 56,4%) seguito dal diploma di laurea (36,6%). Più dei tre quarti dei rispondenti sono attualmente lavoratori dipendenti.

Il **mezzo maggiormente utilizzato** dai residenti per raggiungere il **proprio posto di lavoro/studio** (che nella maggior parte dei casi è nel luogo di residenza) è l'automobile, da soli o con altri, seguita dalla biciletta.

Anche per gli **spostamenti relativi alle attività quotidiane** l'automobile e la bicicletta sono i mezzi utilizzati più spesso dai rispondenti.

Gli **aspetti della mobilità** di cui i rispondenti si dicono maggiormente **soddisfatti** sono:

- Presenza di marciapiedi e aree di transito pedonale (16,3% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto, il 44,2% "abbastanza");
- Disponibilità di stazioni di servizio e di rifornimento (14% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto, il 48,8% "abbastanza");
- Segnaletica stradale (10,2% dei rispondenti si è detto "molto" soddisfatto, il 44,3% "abbastanza").

In generale, si registrano bassi livelli di soddisfazione, soprattutto per quanto riguarda:

- Disponibilità di punti ricarica per autovetture elettriche (41,4% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 9,2% "poco");
- Costo del parcheggio (33,7% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 26,7% "poco");
- Collegamento dei diversi sistemi di trasporto (32,1% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 26,2% "poco");
- Presenza, alle fermate di trasporto pubblico, di pensiline o altri servizi – biglietteria, pannelli informativi (31% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 34,5% "poco");
- Manutenzione dei sentieri naturalistici (28,4% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 37,5% "poco");
- Presenza di sentieri naturalistici (26,1% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 28,4% "poco");
- Riduzione delle barriere architettoniche (26,4% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 37,9% "poco");
- Sicurezza delle piste ciclabili (25,8% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 30,3% "poco");
- Sicurezza dei marciapiedi e delle aree di transito pedonale (25% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 34,1% "poco");
- Disponibilità di parcheggio (23% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 35,6% "poco");
- Sicurezza stradale (22,7% dei rispondenti si è detto "per niente" soddisfatto, il 38,6% "poco").

Per quanto riguarda il livello di soddisfazione per alcuni aspetti (i.e. costi, tempi di attesa e percorrenza, affidabilità e sicurezza, comfort) legati al **trasporto pubblico locale** (autobus urbani, autobus extra-urbani), i rispondenti sono tendenzialmente abbastanza soddisfatti, pur sottolineando che, soprattutto d'inverno, la zona è poco servita.

In generale, si registra un elevato interesse al **miglioramento dei servizi di mobilità nell'area**, soprattutto per quanto riguarda:

- Disponibilità di piste ciclabili (73,4% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Sicurezza delle piste ciclabili (72,3% dei rispondenti si è detto "molto" interessato).

Anche per quanto riguarda le possibili strategie da mettere in pratica nell'area si registrano livelli elevati di interesse, soprattutto per quanto riguarda:

- Sviluppo di offerte turistiche integrate – che includano diverse possibilità di trasporto e aree da visitare (80% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante);
- Sviluppo di una rete di piste ciclabili – a livello regionale e transfrontaliero (75,9% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante);
- Sviluppo di servizi di trasporto integrato (75,9% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante);
- Rimozione delle barriere architettoniche (72,2% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante);
- Sviluppo di servizi di trasporto per diversamente abili (70,9% dei rispondenti lo ritiene "molto" importante);

I servizi di informazione e promozione su un'eventuale **applicazione per *smartphone*** a cui i residenti si sono detti maggiormente interessati sono:

- Informazioni su percorsi e itinerari turistici (67,5% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Informazioni sulla disponibilità di parcheggio (61% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Informazioni sui trasporti pubblici (54,5% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Possibilità di prenotare percorsi turistici con guide o accompagnatori (52,6% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Informazioni logistiche (51,3% dei rispondenti si è detto "molto" interessato);
- Possibilità di prenotare servizi di trasporto pubblico "a chiamata" (50,6% dei rispondenti si è detto "molto" interessato).

Nonostante il numero esiguo di riposte (8) fornite da parte degli **operatori economici**, emergono alcuni dati. In generale, gli operatori economici:

- Presentano un basso livello di soddisfazione relativamente ai servizi di mobilità presenti nell'area (fatta eccezione per: disponibilità di stazioni di benzina e rifornimento; costo del parcheggio; sicurezza stradale; segnaletica stradale);
- Dimostrano un elevato interesse al miglioramento dei servizi nell'area, all'attuazione delle strategie/azioni proposte nell'ambito del questionario e ai servizi di promozione e informazione su un'eventuale applicazione per smartphone.

3.3.3 Area del Comune di Pirano[10]

SINTESI DEI RISULTATI

Nell'area del Comune di Pirano, in genere si registra un minor utilizzo dell'automobile, sia da parte dei turisti che dei residenti, in favore di mezzi di trasporto pubblico, della biciletta e dello spostamento a piedi.

Tra i rispondenti si è registrato un elevato tasso di soddisfazione per quanto riguarda la presenza e la manutenzione di marciapiedi, aree di transito pedonali e sentieri naturalistici. Gli operatori economici hanno espresso inoltre soddisfazione per il servizio di consegna merci e di noleggio e manutenzione di biciclette. Livelli meno elevati di soddisfazione per quanto riguarda la disponibilità dei servizi ferroviari, la disponibilità ed il costo del parcheggio ed il collegamento tra i diversi sistemi di trasporto, aspetti che, tra l'altro, sono considerati come molto importanti.

A livello strategico, anche nell'area del Comune di Pirano, emerge con forza la necessità di sviluppare servizi di trasporto integrato, ad esempio attraverso lo sviluppo di servizi transfrontalieri, di linee di

[10] A causa dell'esiguo numero di rispondenti la descrizione dei dati è fatta utilizzando i valori assoluti.

autobus che connettano le diverse aree turistiche (entroterra/costa, Slovenia/FVG) e di una rete di piste ciclabili. L'idea di integrazione potrebbe anche essere applicabile a livello di attività economiche, attraverso la creazione di network di attività economiche simili.

Nell'area del Comune di Pirano sono state raccolte 51 risposte in totale (33 turisti; 13 residenti; 5 operatori economici).

I **turisti** (33) che hanno partecipato all'indagine sono, per la maggior parte, giovani studenti con un'età compresa tra i 15 e i 24 anni, di nazionalità slovena.

La quasi totalità dei rispondenti ha dichiarato di aver già visitato l'area in precedenza, di essere venuto a conoscenza della zona attraverso il "passaparola" o internet e di aver organizzato la visita in autonomia.

Per quasi la metà dei rispondenti (12), la visita avviene in giornata.

Per arrivare nell'area i rispondenti dichiarano di aver utilizzati diversi mezzi, tra cui la bicicletta (18 rispondenti), lo scooter (16), la barca (15), il treno (15), l'autobus extra-urbano (13) ed autobus urbano (13). Anche per raggiungere la spiaggia, sono diversi i mezzi di trasporto utilizzati. In generale, emerge che il mezzo meno utilizzato è l'automobile. Il dato sembra suggerire la possibilità di poter usufruire di diversi servizi di trasporto.

Relativamente alla **soddisfazione per i servizi di mobilità**, i rispondenti si sono detti soddisfatti dei seguenti aspetti:

- Presenza e manutenzione dei sentieri naturalistici;
- Presenza e sicurezza di marciapiedi e aree di transito pedonale;
- Segnaletica e sicurezza stradale.

Livelli meno elevati di soddisfazione per quanto riguarda:

- Disponibilità di servizi ferroviari;
- Disponibilità e costo del parcheggio;
- Collegamento tra i diversi servizi di trasporto.

La **soddisfazione** per il **trasporto pubblico locale** (autobus urbani, autobus extra-urbani) è buona per quanto riguarda l'affidabilità, la sicurezza e il comfort, mentre è più bassa per i costi ed i tempi di attesa e percorrenza.

Andando ad indagare l'interesse al **miglioramento dei servizi di mobilità**, i rispondenti si sono detti interessati ai seguenti aspetti:

- Sicurezza e disponibilità di piste ciclabili;
- Manutenzione dei sentieri naturalistici;
- Costo e disponibilità di parcheggio;
- Collegamenti tra i diversi sistemi di trasporto;
- Sicurezza di marciapiedi e aree di transito pedonale;
- Sicurezza stradale;
- Presenza di sentieri naturalistici;
- Disponibilità di servizi ferroviari;
- Servizi di noleggio di biciclette.

Le **strategie** attuabili a livello locale, considerate come prioritarie dai rispondenti sono:

- Creazione di network di attività economiche simili che possano beneficiare di incentivi municipali;
- Sviluppo di servizi transfrontalieri di trasposto integrato (autobus + treno + bike sharing – con orari coordinati);
- Accesso regolamentato al centro cittadino;
- Linee di autobus dedicate che colleghino aree turistiche (costa/interno; FVG/Slovenia);
- Sviluppo di una rete di piste ciclabili (a livello regionale e transfrontaliero).

In generale i turisti non si sono dimostrati particolarmente interessati a servizi di informazione e promozione disponibili su **applicazioni per *smartphone***.

I **residenti** (13) che hanno partecipato all'indagine, anche in questo caso, sono principalmente giovani studenti con un'età compresa tra i 15 e i 24 anni.

Il **mezzo utilizzato** dai rispondenti per raggiungere il posto di studio/lavoro è l'autobus urbano, a seguire l'autovettura (con altri) e lo spostamento a piedi. Gli spostamenti relativi alle attività quotidiane sono invece realizzati principalmente a piedi o in autovettura (da soli o con altri).

Gli aspetti di cui i rispondenti si sono detti maggiormente **soddisfatti** sono relativi alla presenza ed alla sicurezza dei marciapiedi e delle aree di transito pedonali. Meno soddisfatti invece per quanto riguarda la disponibilità ed il costo del parcheggio, e la disponibilità di servizi ferroviari.

Gli **operatori economici** che hanno partecipato all'indagine (5) rappresentano perlopiù il settore della ristorazione e dei bar.

I rispondenti si dicono soddisfatti dei seguenti servizi di mobilità:

- Servizio navetta di consegna merci;
- Servizi di noleggio biciclette;
- Noleggio, possibilità di trasporto e manutenzione biciclette;
- Disponibilità di autobus urbani.

Bassi livelli di soddisfazione per quanto riguarda:

- Disponibilità di servizi ferroviari;
- Collegamento tra i diversi servizi di trasporto;
- Disponibilità di punti di ricarica per autovetture elettriche;
- Disponibilità di stazioni di benzina e rifornimento;
- Disponibilità e sicurezza delle piste ciclabili.

Gli operatori economici che hanno risposto al questionario hanno dimostrato un elevato interesse al **miglioramento dei servizi di mobilità**, in particolare per:

- Presenza e sicurezza dei marciapiedi e delle aree di transito pedonale;
- Disponibilità di autobus urbani;
- Sicurezza stradale.

Le **strategie** ritenute come prioritarie sono le seguenti:

- Linee di autobus dedicate che colleghino le aree turistiche;
- Accesso regolamentato al centro cittadino.

I rispondenti hanno dimostrato interesse nel poter disporre di applicazioni dedicate che mettano a disposizione informazioni relative a percorsi/itinerari turistici, trasporti pubblici, disponibilità di alloggio, informazioni logistiche e che diano la possibilità di prenotare servizi di trasporto pubblico "a chiamata".

4 CONCLUSIONI

4.1 PARCO DELLE GROTTE DI ŠKOCJAN E LIPICA

L'area è in generale poco servita dai mezzi di trasporto pubblico e caratterizzata da un'infrastruttura di trasporto carente, determinando così una generale "dipendenza" dai mezzi di trasporto privati. Tuttavia, si riscontra, soprattutto da parte dei turisti, una propensione all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi e al lasciare l'automobile in un eventuale parcheggio "esterno".

Dalla ricerca è emersa la necessità di sviluppare servizi integrati, sia di trasporto che di promozione, anche a livello transfrontaliero, ad esempio sviluppando piattaforme comuni di promozione (anche capitalizzando su piattaforme già esistenti), offerte turistiche integrate, segnaletica comune ed organizzando eventi promozionali congiunti.

Per quanto riguarda i contenuti di una potenziale applicazione dedicata per *smartphone*, è stato espresso un elevato interesse per il disporre di informazioni relative a itinerari e percorsi turistici, prenotare biglietti o visite guidate (da parte dei turisti) e avere informazioni sui trasporti pubblici.

4.2 COMUNE DI CAORLE E COMUNE DI LIGNANO SABBIADORO

L'area soffre di un'elevata congestione del traffico, soprattutto nel periodo estivo. Come anche dati raccolti nell'ambito dell'indagine suggeriscono, il mezzo maggiormente utilizzato, per raggiungere la zona (da parte dei turisti) e per muoversi per ragioni di studio e/o lavoro (da parte dei residenti), è l'automobile. Tuttavia, per gli spostamenti "interni" vengono privilegiati la bicicletta o lo spostamento a piedi.

È stata a più riprese sottolineata la mancanza di un collegamento tra i diversi sistemi di trasporto (e.g. treno-autobus), aspetto che, se concretizzato, potrebbe portare ad una diminuzione dell'affluenza di automobili nell'area, soprattutto nel periodo estivo.

In entrambi i comuni è emersa con forza la necessità di sviluppare servizi di trasporto intermodale integrato, creando un collegamento tra i diversi modelli di mobilità e collegando maggiormente l'area con l'entroterra. In tal senso, sono fondamentali il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico, il miglioramento della rete ciclabile, in termini di disponibilità, sicurezza e connessione, e la creazione di nuovi parcheggi "esterni" con un servizio di navetta verso il centro/spiagge.

Un altro aspetto fondamentale, sottolineato durante i Focus Group, è il coinvolgimento attivo dei residenti in attività di progettazione partecipata, che si prospetta in grado di aumentare l'efficacia e la sostenibilità delle azioni e delle strategie messe in atto.

È emersa inoltre la necessità di sviluppare una strategia di comunicazione e promozione integrata ed uniforme, attraverso l'utilizzo di diversi canali di comunicazione e lo sviluppo di offerte turistiche integrate. Elevato l'interesse per poter disporre di informazioni relative a itinerari e percorsi turistici, trasporti pubblici, disponibilità di parcheggio e poter prenotare biglietti o visite guidate.

4.3 COMUNE DI PIRANO

Il Comune di Pirano ha già messo in atto una serie di azioni volte a promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi e a limitare il traffico nel centro cittadino. Infatti, rispetto alle altre aree pilota, in genere si registra un minor utilizzo dell'automobile, sia da parte dei turisti che dei residenti, in favore di mezzi di trasporto pubblico, della biciletta e dello spostamento a piedi.

Dalle risposte al questionario emerge un elevata soddisfazione per quanto riguarda la presenza e la manutenzione di marciapiedi, aree di transito pedonali e sentieri naturalistici. Gli operatori economici hanno espresso inoltre soddisfazione per i servizi di consegna merci e di noleggio e manutenzione di biciclette. Livelli meno elevati di soddisfazione per quanto riguarda la disponibilità dei servizi ferroviari, la disponibilità ed il costo del parcheggio ed il collegamento tra i diversi sistemi di trasporto, aspetti che, tra l'altro sono considerati come molto importanti.

A livello strategico, anche nell'area del Comune di Pirano, emerge con forza la necessità di sviluppare servizi di trasporto integrato, ad esempio attraverso lo sviluppo di servizi transfrontalieri, di linee di autobus che connettano le diverse aree turistiche (entroterra/costa, Slovenia/FVG) e di una rete di piste ciclabili. L'idea di integrazione potrebbe anche essere applicabile a livello di attività economiche, attraverso la creazione di network di attività economiche simili.

Per concludere, la ricerca ha fatto emergere la necessità di:

a) potenziare i servizi esistenti, come ad esempio il servizio di consegna merci tramite macchine elettriche, il servizio di trasferimento da/per il centro cittadino, incrementando la disponibilità di parcheggi;
b) offrire nuovi servizi integrativi, anche a livello transfrontaliero, quali ad esempio un servizio di collegamento con l'entroterra e con località turistiche vicine (anche in Italia), un servizio efficiente di "bike sharing" e "car sharing", un servizio di trasporto "a chiamata".

Anche nell'area del Comune di Pirano è stata sottolineata la necessità di potenziare i servizi di promozione e comunicazione dell'offerta turistica locale e dei servizi presenti (e.g. informazioni logistiche, di trasporto, ecc.).