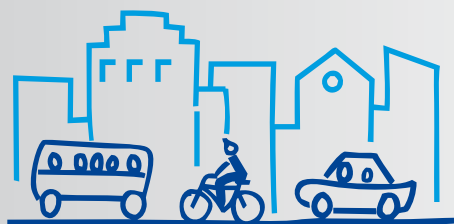




**CiViTAS**

Cleaner and better transport in cities



07

POLICY ADVICE NOTES

# Sistemi di priorità per il trasporto pubblico nelle città



L'iniziativa CIVITAS è un'azione europea che sostiene le città nell'attuazione di una politica integrata dei trasporti sostenibile, pulita ed efficiente in termini energetici. Gli insegnamenti appresi durante le fasi di pianificazione, attuazione e gestione delle attività sono riassunti in dodici Policy Advice Notes e forniscono un'idea di come affrontare i problemi legati al trasporto urbano che le città dell'Unione Europea si troveranno di fronte nel futuro.



# Sistemi di priorità per il trasporto pubblico nelle città

Realizzazione di una modalità di trasporto eco-compatibile veloce e affidabile



Nell'ambito di CIVITAS II (2005–2009) sono state attuate diverse misure con lo scopo di creare meccanismi di priorità a favore del trasporto pubblico all'interno della circolazione e del sistema di trasporto urbano. Le città europee che hanno introdotto questi strumenti innovativi hanno compiuto esperienze diverse sia nella fase di pianificazione che in quella di attuazione; queste esperienze costituiscono la base dell'utile know-how riassunto in questa Policy Advice Note.

## Presentazione generale

### DESCRIZIONE DELLE MISURE

Il trasporto pubblico può risultare poco attrattivo per i cittadini in confronto alle automobili private. Il trasporto pubblico è meno flessibile e spesso gli spostamenti richiedono più tempo perché non sempre i mezzi conducono il passeggero direttamente a destinazione. Si devono fare varie fermate per cambiare percorso o modalità oppure per fare salire e scendere altri passeggeri durante il tragitto. Ne consegue che di frequente gli autobus e i tram non sono visti come una reale alternativa all'automobile.

Le città possono contrastare questi problemi creando sistemi di priorità semaforica per i mezzi di trasporto pubblico. L'installazione di questi sistemi permette di rilevare l'avvicinarsi di un autobus o di un tram a un semaforo, facendo in modo, se possibile, che i veicoli trovino il semaforo verde quando arrivano a un incrocio. Questi sistemi di priorità sono in grado di offrire sensibili benefici in termini di tempi di percorrenza e affidabilità e di ridurre le perdite di tempo, soprattutto durante le ore di punta, velocizzando il trasporto pubblico. Tali sistemi dovrebbero pertanto costituire un componente importante dei sistemi di trasporto intelligente in tutte le città europee. Andrebbero in particolare promossi nelle città dei paesi dell'Europa centrale e orientale al fine di mantenere i già alti livelli di trasporto pubblico.



Si possono creare delle corsie riservate per i veicoli adibiti al trasporto pubblico. Si tratta di corsie separate riservate esclusivamente ai tram e/o agli autobus in prossimità di un'intersezione o lungo interi tratti della rete stradale che permettono ai mezzi di trasporto pubblico di evitare la congestione del traffico. È possibile aprire l'accesso a queste corsie anche ad altri veicoli specifici, ad esempio ai taxi. Per ottenere un uso efficiente delle corsie, è essenziale stabilire un sistema specifico di monitoraggio e applicazione delle regole e definire categorie particolari di utenti (ad es. mezzi di trasporto pubblico, taxi, ciclisti ecc.) In alcuni casi potrebbe essere indicato consentire agli autobus l'accesso alle corsie separate riservate ai tram lungo tratti critici (se non c'è la possibilità di creare una nuova corsia separata).

## GRUPPI DESTINATARI

Queste misure sono principalmente rivolte a coloro che già utilizzano il trasporto pubblico, ma possono anche attrarre nuovi passeggeri grazie alla maggiore affidabilità, a tempi di percorrenza ridotti e a una migliore immagine del trasporto pubblico.

L'attuazione delle misure descritte rappresenta un importante elemento di una campagna di marketing che dovrebbe venire indirizzata anche ai singoli automobilisti. Il messaggio dovrebbe basarsi sui vantaggi reali, come la riduzione dei tempi e la maggiore affidabilità, soprattutto durante le ore di punta.



Schiffer

## IMPATTI E BENEFICI

### Per la collettività

La collettività può trarre vantaggio dalle misure in quanto

- Si possono ridurre le emissioni causate dai mezzi di trasporto pubblico grazie al minore tempo speso nella congestione del traffico e a un flusso della circolazione più scorrevole
- Il modal split del trasporto pubblico aumenta e l'uso dei veicoli motorizzati privati diminuisce con la conseguente riduzione nel lungo termine del rumore e dell'inquinamento dell'aria
- I fondi pubblici vengono spesi in modo più efficiente, concentrandoli sul miglioramento delle infrastrutture e del parco circolante già esistenti

### Per i singoli

L'utente del trasporto pubblico ottiene un vantaggio dalle misure, in quanto gli spostamenti in autobus o in tram richiedono tempi più brevi. Aumenta l'affidabilità dei servizi di trasporto pubblico (rispetto degli orari e maggiore regolarità). Si accorciano i tempi necessari per il ripristino in caso di guasto o incidente. Grazie a un migliorato servizio di trasporto pubblico, il tasso di possesso dell'automobile si può ridurre in quanto l'automobile (o una seconda vettura nella stessa famiglia) potrebbe non essere più necessaria.

### Per le imprese

Se il trasporto pubblico diventa più competitivo, le entrate provenienti dalla vendita dei biglietti dovrebbero aumentare. Gli operatori dei trasporti pubblici traggono dei benefici dalle misure, in quanto migliorano l'efficienza e le condizioni lavorative dei conducenti e degli operatori a terra. Anche la velocità media dei veicoli aumenta. Le esperienze condotte nella città di Tolosa (Francia) hanno mostrato che in particolari tratti è possibile ottenere un aumento della velocità media da 13 km/h fino a 23 km/h, con un risparmio nei tempi di percorrenza tra 5 e 10 minuti, rendendo il trasporto pub-



blico competitivo in confronto alle automobili private. In questa città, per migliorare l'offerta del trasporto pubblico sono state sviluppate due corsie per autobus (high quality corridors – HQC) lunghe 18 km e con 22 fermate. Inoltre, i miglioramenti introdotti dovrebbero avere un forte impatto sull'immagine del trasporto pubblico se il servizio è più puntuale, affidabile e frequente.

Anche le imprese commerciali e di vendita al dettaglio hanno l'opportunità di risparmiare denaro, in quanto dovranno sostenere investimenti e costi di gestione inferiori per i parcheggi destinati alle automobili private.

## CONDIZIONI GENERALI PER IL SUCCESSO

Le misure hanno maggiori possibilità di successo se la città soffre già di gravi problemi di trasporto, come congestione del traffico, carenza di parcheggi e mancanza di infrastrutture adeguate per gli spostamenti a piedi e in bicicletta. La realizzazione di sistemi di priorità per i mezzi di trasporto pubblico è una possibilità praticabile per migliorare l'accessibilità in aree a densità media di popolazione che attualmente sono raggiungibili solo percorrendo strade molto congestionate. In questo caso, una linea di tram o di metropolitana non sarebbe giustificata a causa dei costi elevati, ma i sistemi di priorità rappresenterebbero una soluzione adeguata, in quanto gli investimenti sono relativamente bassi in confronto ai benefici in termini di tempi di percorrenza e comfort. Per l'introduzione di corsie riservate al trasporto pubblico è essenziale avere sufficiente spazio a disposizione e implementare un sistema di monitoraggio per ottenere un buon controllo delle corsie allo scopo di aumentarne l'efficienza (ad es. barriere ottiche fisse per controllare gli accessi). Quando si pianifica una nuova infrastruttura stradale, è consigliabile attuare delle soluzioni di prioritizzazione già nella fase della pianificazione e della progettazione tecnica. Bisogna tenere conto del fatto che probabilmente l'introduzione di corsie con priorità toglierà spazio agli altri utenti della strada. Nella

fase di pianificazione sarà importante utilizzare dei modelli per valutare le condizioni nelle quali è possibile ottenere lo stesso volume di viaggiatori. Il passaggio dall'automobile all'autobus dovrebbe risultare in un'invariata o preferibilmente maggiore mobilità di tutti gli utenti della strada. In caso contrario, difficilmente la congestione e l'inquinamento miglioreranno, ma si sposteranno semplicemente altrove. Pertanto si dovrebbe procedere alla realizzazione di modelli per ottenere delle proiezioni dei volumi e per determinare gli impatti sulle emissioni sulla base delle ipotesi di utilizzo degli autobus e delle automobili.

## Fasi di attuazione e tempistica

**Per il successo dell'introduzione di misure volte a garantire la priorità ai mezzi di trasporto pubblico, si deve tenere conto delle seguenti fasi operative, misure integrative e tempistiche.**

### FASI OPERATIVE

#### 1. Raccolta dei dati necessari

- Analisi della situazione attuale del traffico, del parco circolante e delle infrastrutture per assicurarsi che le misure siano appropriate
- Misurazione della qualità del trasporto pubblico attuale per potere effettuare una valutazione reale dopo l'attuazione della misura (sulla base di ricerche di mercato)
- Realizzazione di un'indagine sulla mobilità per individuare le esigenze e le opinioni degli utenti del trasporto pubblico e dei cittadini
- Identificazione delle strade (o dei tratti) e degli incroci più problematici e della durata dei ritardi nelle ore di punta per definire le aree in cui si potrebbero introdurre le misure
- Verifica se il quadro normativo e regolamentare consente l'introduzione delle misure



ed esame delle leggi nazionali a tutela della privacy delle persone per assicurarsi che il sistema di applicazione sia compatibile (ad es. se si possono fotografare i veicoli che utilizzano illecitamente le corsie separate)

- Raccolta di studi sullo stato dell'arte e studi di casi di città con dimensioni simili e problemi di trasporto comuni in modo da essere informati sui nuovi progetti flessibili di priorità del trasporto pubblico e sulla tecnologia adottata

## **2. Avvio delle decisioni formali necessarie**

- Approvazione della scelta di un corridoio per le corsie separate per gli autobus
- Approvazione del tipo di sistema di priorità
- Approvazione del sistema di applicazione
- Accordo sulla quota delle entrate provenienti dalle sanzioni

## **3. Messa a punto del progetto**

- Progettazione del sistema in termini di applicazioni tecnologiche e definizione dei software da parte del team di progetto (ad es. amministrazione locale, polizia, operatore del trasporto pubblico)

## **4. Attuazione della misura**

- Sistemi di priorità per autobus
  - Gara di appalto per i software necessari per il sistema di priorità semaforica
  - Se necessario, designazione di un consulente per la pianificazione tecnica della traffico nelle intersezioni
  - Sviluppo del protocollo di programmazione del controllore e del database degli autobus per il sistema di priorità nelle intersezioni
  - Installazione e gestione delle nuove apparecchiature nei punti selezionati
- Corsie riservate
  - Reperimento di spazio per corsie separate per mezzi di trasporto pubblico (ad es. convertendo le corsie adibite a parcheggio)
  - Se necessario, designazione di un consulente per la pianificazione del traffico

- Costruzione delle infrastrutture necessarie
- Creazione di un sistema di controllo per evitare l'uso illecito delle corsie riservate
- Calcolo di una nuova tabella degli orari dei mezzi di trasporto pubblico dopo l'attuazione dei nuovi sistemi di priorità degli autobus

**5. Lancio di una campagna informativa** per informare gli automobilisti e gli utenti del trasporto pubblico sul sistema e sugli aspetti relativi all'applicazione.

## **6. Sviluppo di una strategia di applicazione**

Può consistere, ad esempio, nel controllo delle corsie riservate con telecamere, sistemi CCTV (televisione a circuito chiuso) o pattuglie di polizia.

**7. Valutazione della misura.** Una ricerca di mercato presso i passeggeri dei mezzi di trasporto pubblico che viaggiano su corsie separate sarà utile per sapere quanti passeggeri utilizzavano l'automobile prima dell'attuazione della misura. La valutazione dovrebbe essere continua e comprendere un monitoraggio completo del numero dei passeggeri, delle velocità medie degli autobus e delle automobili e dell'impatto sulla quantità di automobili private e sul relativo numero di occupanti.





## MISURE INTEGRATIVE PER AMPLIFICARE GLI EFFETTI POSITIVI

Le misure integrative che seguono possono amplificare il successo dei sistemi di priorità per il trasporto pubblico:

- Potenziamento dell'attrattiva del trasporto pubblico, come l'introduzione di sistemi di bigliettazione integrati, sistemi informativi in tempo reale (ad es. con GPS e informazioni per i viaggiatori online e alle fermate degli autobus), ammodernamento delle pensiline dei trasporti pubblici, miglioramento dei collegamenti tra diverse linee del trasporto pubblico, miglioramento dell'accessibilità delle stazioni degli autobus a piedi e in bicicletta, allestimento di rastrelliere per biciclette e l'uso di veicoli senza barriere (ad es. a pianale ribassato)
- Introduzione di corsie separate per i trasporti pubblici in concomitanza di una revisione della rete metropolitana di una città (ad es. una nuova linea della metropolitana) Migliorando le condizioni delle corsie per i mezzi di trasporto pubblico che collegano le zone periferiche per questo sistema di trasporto veloce e ottimizzando il collegamento tra autobus e rete metropolitana, anche le zone periferiche possono ottenere dei benefici.
- Introduzione di veicoli puliti e a bassa rumorosità che potrebbero di fatto essere utilizzati in corsie separate. Il sistema di priorità e l'introduzione di veicoli puliti migliora l'attrattiva dell'offerta del trasporto pubblico, facilitando il marketing a favore della misura attuata.
- Introduzione di zone ad accesso limitato (ad es. zone a basse emissioni), gestione della disponibilità dei parcheggi in centro e introduzione o aumento delle tariffe dei parcheggi. Parallelamente, si dovrebbero offrire servizi park & ride presso le stazioni lungo le linee del trasporto pubblico con priorità al di fuori del centro urbano.
- Marketing a favore delle modalità di trasporto sostenibili: l'introduzione delle misure potrebbe essere abbinata ad eventi che promuovono la mobilità sostenibile (Car Free Day, open day del trasporto pubblico ecc.)

## ORIZZONTE TEMPORALE

### Sistemi di priorità

Le esperienze condotte nell'ambito di CIVITA Il mostrano che l'attuazione di sistemi di priorità per il trasporto pubblico su piccola scala richiede tra 42 e 48 mesi, a seconda della complessità della misura pianificata. In primo luogo si deve condurre uno studio sugli attuali sistemi e strumenti di gestione, che può richiedere all'incirca 12 mesi. La creazione di un progetto (fase di pianificazione) e le procedure di gara possono durare fino a un anno. Occorre un altro anno per attrezzare i veicoli e i semafori e per definire i parametri del sistema.

### Corsia riservata

La pianificazione di una corsia separata per autobus o tram richiede circa 12 mesi. La costruzione delle corsie dipende dalla lunghezza delle corsie stesse e richiede circa un anno per quasi 10 chilometri.

Dal momento che solitamente le misure sono scaglionate nel tempo, i cambiamenti della domanda sono visibili solo in seguito. Si possono osservare dei piccoli risultati nel breve termine quando le persone che erano già utenti del trasporto pubblico modificano i propri percorsi per viaggiare su una linea più veloce. Il passaggio di automobilisti al trasporto pubblico in virtù del risparmio di tempo e di una maggiore affidabilità può essere considerato un impatto a lungo termine. Questo impatto può essere particolarmente sensibile in tratti della rete stradale altamente congestionati.





## Quali investimenti sono richiesti?

A seconda del tipo di sistema realizzato e dal numero di incroci nella rete stradale degli autobus, oltre che dal numero di veicoli da attrezzare con le nuove tecnologie, i costi possono variare considerevolmente. Si devono in ogni caso considerare queste categorie di costi:

- Costi di costruzione di corsie separate per i mezzi di trasporto pubblico
- Costi per il potenziamento dell'infrastruttura esistente
- Costi per le apparecchiature di bordo dei veicoli
- Costi di realizzazione di un sistema di priorità semaforica

Alcune esperienze condotte nell'ambito di CIVITAS II:

- 26.000 EUR per la realizzazione di un sistema di priorità in 42 incroci, incluse le spese per modem, installazioni e pianificazione e gestione tecnica della circolazione per il sistema (Malmö, Svezia)
- 100.000 EUR per un sistema di priorità basato sul rilevamento dei veicoli su due corsie per gli autobus (lunghezza totale 16,5 km) e un sistema di priorità radio applicato in corrispondenza di due incroci principali, più 2.000 EUR per autobus per le apparecchiature di bordo (Tolosa, Francia)
- 1.165.000 EUR per le apparecchiature per la priorità in 26 incroci, su 150 veicoli e 7 centri di gestione e osservazione (Tallinn, Estonia)

Occorre tenere conto del fatto che i costi possono variare considerevolmente nelle diverse città e nei diversi paesi. Per la creazione di corsie separate è importante sapere se gli spazi sono stati ottenuti semplicemente sfruttando aree di parcheggio o se si è proceduto alla costruzione di una nuova corsia appositamente per questo scopo.

## Principali fattori che conducono al successo

**Il successo delle misure realizzate all'interno delle città CIVITAS II, che avevano lo scopo di creare sistemi di priorità per il trasporto pubblico, è da attribuire a numerosi e differenti fattori riportati qui di seguito:**

- Forte sostegno alle attività da parte degli utenti del trasporto pubblico
- Buona collaborazione tra i partner della misura (polizia, operatore dei trasporti, autorità competente per il trasporto pubblico, comune, compagnie di taxi nei casi in cui avevano accesso alle corsie ecc.)
- Sostegno da parte dei politici locali, che ha contribuito a superare diversi ostacoli
- Una strategia di impegno equilibrata e una direzione della città di alta qualità e capace di visione
- Un fattore determinante per l'attuazione dei sistemi di priorità è il parere tecnico degli ingegneri che dimostrano che il sistema può fare aumentare in modo significativo l'affidabilità e la frequenza dei servizi di trasporto pubblico
- Collaborazione continuativa con i media locali per dare visibilità alle esigenze degli utenti del trasporto pubblico e ai vantaggi che possono ottenere dalle misure
- Impiego di asfalto colorato o dispositivi fisici e di una chiara segnaletica per distinguere e separare le corsie riservate agli autobus (se le caratteristiche delle strade, le norme in vigore e le risorse economiche lo permettono)



## Strategie per il successo dell'attuazione

**I fattori elencati qui di seguito costituiscono i principali elementi necessari per l'avvio e l'efficiente e riuscita attuazione delle misure sopra descritte:**

### **Assetto territoriale**

Nei vecchi centri urbani, in particolare, le strade sono strette e lo spazio è limitato, pertanto può rendersi necessario applicare delle limitazioni ai parcheggi per guadagnare spazio per i veicoli adibiti al trasporto pubblico. Se lo spazio è troppo limitato, si possono installare dei semafori con lo scopo di tenere i veicoli motorizzati privati al di fuori dell'area interessata quando si sta avvicinando un mezzo di trasporto pubblico.

### **Strategia**

Una o più misure dovrebbero essere presenti nella politica o strategia dei trasporti della città con un orizzonte temporale definito per l'attuazione e un dipartimento responsabile incaricato.

### **Costituzione e organizzazione**

È importante coordinare le diverse priorità dei vari dipartimenti di una città. In tutte le fasi operative, è opportuno comunicare le opere che sono state completate, quali fasi e decisioni mancano ancora e quali problemi si sono verificati, in modo da riuscire a reagire rapidamente a eventuali scostamenti. Deve essere chiaro a quale parte della misura o a quali attività di sostegno di quale dipartimento deve essere accordata la precedenza.

### **Accettazione**

È consigliabile collaborare con i media per informare gli abitanti sui vantaggi apportati dalle misure agli utenti del trasporto pubblico e all'intero sistema dei trasporti. Questo può aiutare a diffondere le informazioni e a fare conoscere in vantaggi allo scopo di convincere gli automobilisti, in particolare, e le associazioni degli automobilisti, che temono gli impatti negativi sull'utilizzo delle automobili.

Se vengono installati dei sistemi di monitoraggio che registrano l'uso illecito da parte delle automobili delle corsie riservate al trasporto pubblico, si possono allestire dei grandi pannelli informativi ben visibili per avvertire gli automobilisti. Per favorire l'accettazione delle multe è utile fornire informazioni (ad es. avvertimenti) invece di applicare vere e proprie sanzioni (almeno nel periodo iniziale della misura) Questo può aiutare le persone a capire le proprie responsabilità e quindi a modificare il proprio comportamento, riconoscendo che lo scopo della misura non è punire gli automobilisti, bensì migliorare il servizio di trasporto pubblico e di conseguenza influenzare positivamente l'intero sistema dei trasporti.

### **Gestione finanziaria**

È importante non sottovalutare le spese all'inizio della misura effettuando uno studio approfondito delle attrezzature tecniche e dei relativi costi prima di iniziare il processo di pianificazione dettagliata. Se la pianificazione della misura prevede un orizzonte temporale superiore a un anno, è importante assicurarne il finanziamento attraverso il sostegno politico della maggioranza del consiglio comunale.

È importante predisporre un business plan, utilizzare diversi canali di finanziamento (ad es. Commissione europea, Banca Europea per gli Investimenti – BEI) e sviluppare una struttura di gestione finanziaria alla quale attenersi.





### **Aspetti tecnici**

È essenziale possedere una buona conoscenza tecnica delle possibili soluzioni implementabili prima che abbiano inizio i processi di pianificazione e attuazione. In particolare, occorre che l'organismo appaltatore (ad es. il consiglio comunale, l'autorità competente per il trasporto pubblico) abbia al suo interno le conoscenze necessarie per assicurare l'adeguatezza del capitolato tecnico nella documentazione di gara, delle tempistiche del progetto e della gestione del contratto. Inoltre, è importante che le imprese invitate a partecipare alla gara possiedano un'approfondita competenza tecnica. Potrebbe pertanto essere utile coinvolgere esperti internazionali che potrebbero fornire consulenza sul capitolato tecnico, sulla gestione e selezione degli appaltatori e raccogliere le esperienze compiute da città simili che hanno attuato e stanno attualmente utilizzando le misure, in modo da ottenere informazioni sugli investimenti e sui costi di gestione.

I sistemi di priorità per i veicoli del trasporto pubblico devono essere flessibili. È consigliabile avere a disposizione una serie di soluzioni applicabili in base al contesto dell'intersezione piuttosto che adottare una stessa soluzione per l'intera corsia. È anche possibile, in caso di apparecchiature semaforiche non coordinate, trattare ogni incrocio singolarmente, ma questo rende molto complicato per gli ingegneri del traffico realizzare un sistema di priorità per il trasporto pubblico. Di conseguenza, l'aggiornamento della situazione (ad es. modifica delle condizioni del traffico, installazione di nuovi semafori) richiede molto tempo ed è costoso. Questa soluzione decentralizzata è adatta per singole intersezioni. Se si devono gestire insieme più incroci, si consiglia un sistema di priorità centralizzato che, sebbene costoso e complesso da gestire, è molto efficace. Se le risorse finanziarie sono scarse, è consigliabile identificare gli incroci e i tratti stradali più critici in cui attuare la misura. La misura dovrebbe essere pianificata come un "sistema aperto", facilmente ampliabile e sviluppabile.

### **Quadro normativo**

Le disposizioni di legge nazionali per le politiche di tutela dell'ambiente possono giustificare l'attuazione dei sistemi di priorità e delle corsie separate in tutto il paese. Tuttavia, particolarmente nei nuovi stati membri dell'UE, questo andrebbe verificato, in quanto talvolta le norme di abilitazione necessarie possono essere carenti o non armonizzate.

Gli strumenti per l'applicazione (ad es. violazione delle barriere fisse per le corsie riservate agli autobus) devono essere certificati dal ministero competente per assicurare che il sistema sia in linea con le leggi nazionali sulla protezione dei dati. È inoltre consigliabile inserire le misure in più ampie strategie dei trasporti appoggiate dai politici locali o regionali.

### **ELEMENTI CHIAVE DA CONSIDERARE**

- I sistemi di priorità per i veicoli adibiti al trasporto pubblico ha particolare successo in aree a media densità di popolazione attualmente raggiungibili solo percorrendo strade molto congestionate.
- Per l'introduzione di corsie riservate agli autobus occorre disporre di spazio sufficiente e di un sistema di monitoraggio per il controllo delle corsie
- Parallelamente alle misure, è utile introdurre nelle città zone con limitazione degli accessi o dei parcheggi. Si dovrebbero inoltre offrire servizi di park & ride presso le stazioni delle linee dei trasporti pubblici per le quali sono stati introdotti dei miglioramenti.
- Le attività di sensibilizzazione sono importanti per informare gli abitanti (soprattutto gli automobilisti, che temono le limitazioni) sui vantaggi che la misura apporta agli utenti del trasporto pubblico e all'intero sistema dei trasporti.



## Quali sono i soggetti chiave da coinvolgere?

### PARTI INTERESSATE

Le seguenti parti interessate, organismi e singole persone, dovrebbero venire coinvolte in qualità di consulenti o sostenitori:

- Persone direttamente interessate dalle misure (automobilisti, utenti del trasporto pubblico, associazioni di automobilisti, pendolari ecc.)
- Gruppi particolari di utenti, ai quali può essere concessa l'autorizzazione a usare le corsie separate (ad es. disabili, taxi, ciclisti)

### PRINCIPALI PARTNER DEL PROGETTO

Il coinvolgimento dei partner che seguono è essenziale per la riuscita dell'attuazione delle misure:

#### Soggetti responsabili delle decisioni

- Amministrazioni locali, come il comune, il consiglio comunale, l'assessorato competente per le strade e i parcheggi o l'assessorato ai trasporti pubblici di una città oppure l'autorità competente per i trasporti pubblici

#### Operatori

- L'operatore attuatore delle misure (solitamente il comune)
- Gli operatori della flotta dei mezzi di trasporto pubblico o l'autorità competente per i trasporti pubblici

#### Finanziamento

- Il comune, l'amministrazione provinciale o statale responsabile del finanziamento della costruzione delle corsie separate e dell'introduzione dei sistemi di priorità
- L'operatore del trasporto pubblico a cui spetta il pagamento dei miglioramenti apportati agli autobus e delle apparecchiature di bordo per la trasmissione dei dati

#### Altri partner

- La polizia o altri enti di controllo del traffico responsabili dell'applicazione
- Imprese pubbliche o private per il supporto tecnico
- Istituti di ricerca per la valutazione degli impatti, dei flussi del traffico e per l'analisi comparata rispetto al caso base
- Altre organizzazioni, come ONG ecologiste, organizzazioni di ciclisti, associazioni di automobilisti, organizzazioni di disabili





## Elenco di esempi pratici da CIVITAS II

**Nell'ambito di CIVITAS II, 7 città hanno attuato misure relative alla priorità del trasporto pubblico:**

---

**Genova (Italia):** Sistema di controllo delle corsie per gli autobus a Genova

---

**Cracovia (Polonia):** Corridoio ad alta mobilità pulita; sistema di priorità del trasporto pubblico

---

**Tolosa (Francia):** Corridoi per autobus di alta qualità e sviluppo di corsie separate nel centro cittadino; Attuazione di un sistema di priorità per autobus

---

**Malmö (Svezia):** Sistema di priorità per autobus

---

**Suceava (Romania):** Misure di priorità per autobus e altri miglioramenti per autobus

---

**Tallinn (Estonia):** Sistema di priorità per il trasporto pubblico

---

**La Rochelle (Francia):** Realizzazione di corsie riservate per autobus

---



PER MAGGIORI INFORMAZIONI CONSULTARE IL SITO [WWW.CIVITAS.EU](http://WWW.CIVITAS.EU)

# www.civitas.eu

Il sito web di CIVITAS contiene informazioni sulle **notizie e gli eventi** collegati a CIVITAS. Offre una presentazione generale di tutti i **progetti CIVITAS**, delle **città CIVITAS** e mette a disposizione i **dati di contatto** di oltre 600 persone che lavorano nell'ambito di CIVITAS.

Inoltre, permette di ricavare una conoscenza approfondita di **oltre 650 dimostrazioni innovative** attuate nelle città pilota CIVITAS.

Visita il sito web CIVITAS e cerca gli **esempi più interessanti di esperienze** nel settore del trasporto urbano sostenibile attualmente in corso nelle città. Se qualcuna delle idee è adatta alla tua città, o se sei anche solo interessato a saperne di più, puoi contattare la persona responsabile della misura individuata.



## Contatti

CIVITAS Secretariat  
C/o The Regional Environmental Center  
for Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre  
HUNGARY

E-mail: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Editore:** CIVITAS GUARD – Valutazione, Monitoraggio e Divulgazione di CIVITAS II. **Autore:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Fonti:** Schiffer (foto di copertina). Tutte le altre foto sono state fornite dalle città CIVITAS e dal team CIVITAS GUARD (se non diversamente indicato) e approvate per la riproduzione nella presente pubblicazione. Le cifre e i valori riportati si basano principalmente sui risultati dei progetti pilota CIVITAS, forniti dalle città partecipanti. Ove opportuno, sono stati utilizzati altri dati tratti dalla letteratura. **Edizione 2010.** Stampato in Austria.

Né la Commissione Europea né qualsiasi altra persona che agisce per conto della Commissione è responsabile dell'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute nella presente pubblicazione. Le opinioni espresse nella presente pubblicazione non sono state adottate o in qualunque modo approvate dalla Commissione e non devono essere considerate espressione delle opinioni della Commissione.

**L'iniziativa CIVITAS è cofinanziata dalle sezioni Energia e Trasporto del programma quadro per RSD dell'UE.**

# CIVITAS