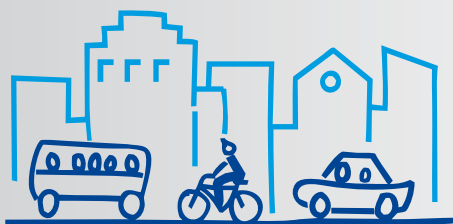




CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



11

POLICY ADVICE NOTES

Promuovere la qualità dei servizi di trasporto pubblico



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.



Promuovere la qualità dei servizi di trasporto pubblico

Aumentare l'attrattiva del trasporto pubblico per i cittadini



stockxpert

Nell'ambito di CIVITAS II (2005–2009) sono state attuate diverse misure allo scopo di promuovere la qualità e di aumentare l'attrattiva del sistema di trasporto pubblico. Le informazioni più importanti riguardanti l'attuazione di queste misure e le esperienze realizzate dalle città sono riassunte in questa Policy Advice Note allo scopo di dare sostegno e informare i politici locali e gli altri soggetti responsabili delle decisioni interessati a tali azioni.

Presentazione generale

DESCRIZIONE DELLE MISURE

Per aumentare l'attrattiva dei servizi di trasporto pubblico e pertanto diminuire l'utilizzo dell'automobile, le città in collaborazione con le società di trasporto pubblico dovrebbero attivarsi al fine di assicurare un'elevata qualità del servizio nel sistema di trasporto pubblico attuando, tra le altre cose, le seguenti misure:

1. Ampliare e semplificare la rete di trasporto pubblico, ad es.
 - Riprogettando l'assetto della rete,
 - Aumentando la frequenza e le ore di servizio
 - Introducendo un trasporto a richiesta, ossia un servizio di trasporto pubblico che funziona esclusivamente su richiesta, ad es. i passeggeri possono chiamare l'autobus per telefono
2. Ammodernare le infrastrutture (in particolare negli interscambi intermodali) e rendere più confortevole l'intero viaggio sui mezzi di trasporto pubblico, ad es.
 - Installando servizi di attesa di alta qualità (sedili, ripari, servizi di cortesia)
 - Realizzando portabiciclette solide, strutture "park & ride", strutture di "car sharing", ecc.
 - Facilitando l'accesso alle stazioni (ad es. percorsi pedonali e piste ciclabili, cartelli, riprogettazione degli spazi circostanti)



- Ammodernando il parco circolante per adeguarlo alle esigenze dei potenziali clienti aumentandone l'accessibilità
 - Migliorare la formazione degli autisti per uno stile di guida regolare ed efficiente sotto il profilo del consumo energetico
3. Favorire l'accessibilità per tutti, in particolare per le persone con esigenze speciali, ad es.
- Attuando diversi strumenti di informazione da adattare alle persone disabili (ad es. sistemi di supporto visuale, annunci vocali)
 - Garantendo l'accessibilità fisica alle strutture di attesa e ai veicoli (ad es. per carrozzine, passeggini, sedie a rotelle, girelli)
4. Migliorare la sicurezza nelle stazioni, alle fermate e sui veicoli per proteggere passeggeri e autisti, nonché l'attrezzatura infrastrutturale, ad es.
- Attuando una strategia di sicurezza, ad es. installando telecamere alle fermate e sui veicoli
 - Creando condizioni più sicure nelle stazioni e zone adiacenti (ad es. migliore illuminazione)
 - Fornendo formazione sulla sicurezza delle cose e delle persone e sensibilizzando autisti e passeggeri

GRUPPI DESTINATARI

Le misure sono rivolte agli utenti del trasporto pubblico sia attuali che potenziali. In particolare, le persone con mobilità ridotta, gli anziani, le famiglie con bambini e i giovani trarranno vantaggio dalle misure. Inoltre, occorre introdurre misure di sicurezza per la protezione degli autisti del trasporto pubblico.

IMPATTI E BENEFICI

Si prevedono i seguenti benefici nel momento in cui le misure verranno attuate per migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico:

Per la collettività

Mediante l'attuazione delle misure descritte, il trasporto pubblico diventa più conveniente, comodo, accessibile e comprensibile per tutti. Il numero di passeggeri che utilizzano il trasporto pubblico solitamente aumenta, le persone svantaggiate si sentiranno meno escluse dalla società e la dipendenza dei cittadini dall'automobile dovrebbe diminuire con conseguenti vantaggi per l'ambiente.

Per i singoli

È possibile aumentare la qualità della vita dei singoli con mobilità ridotta e l'indipendenza delle persone che lavorano o vivono in aree che in precedenza non erano collegate al trasporto pubblico. Le tendenze demografiche in Europa mostrano chiaramente che nei prossimi anni il numero di anziani aumenterà. Rendere il trasporto pubblico più accessibile per questa categoria di cittadini è una delle sfide più importanti per lo sviluppo sociale nelle città europee. Inoltre, le persone che normalmente non utilizzano il trasporto pubblico per ragioni legate alla sicurezza, saranno rassicurate dopo l'attuazione della misura.

Per le imprese

Se le imprese di trasporto pubblico migliorano la qualità del servizio, l'immagine di questa modalità di trasporto risulterà valorizzata e il numero dei passeggeri aumenterà. Ad esempio, nell'ambito di CIVITAS II, la città di Malmö (Svezia) ha riprogettato due dei principali percorsi degli autobus, determinando un aumento dei passeggeri che ha raggiunto il 20% nei primi cinque mesi. Valorizzare l'accessibilità per aumentare il numero di passeggeri sui veicoli del trasporto pubblico non necessariamente richiede nuovi investimenti.



Migliorando la sicurezza sui veicoli e nelle stazioni, è possibile diminuire i costi di riparazione dei danni causati da atti di vandalismo. Ad esempio, a Malmö i costi della manutenzione dei veicoli sono diminuiti del 30% in sei mesi dopo l'installazione di telecamere su tram e autobus.

Se il sistema della rete pubblica migliora grazie all'attuazione delle nuove misure infrastrutturali, come le corsie riservate agli autobus, l'operatore del trasporto pubblico può risparmiare denaro a seguito di una maggiore puntualità portando a un utilizzo più efficiente dei veicoli.

CONDIZIONI GENERALI PER IL SUCCESSO

La coerenza tra la politica in materia di parcheggi e l'infrastruttura del trasporto pubblico è essenziale per incoraggiare l'utilizzo di modalità di trasporto alternative. Ad esempio, un prerequisito per garantire l'efficace introduzione di un servizio "park & ride" è la mancanza di aree di parcheggio gratuite nelle vicinanze del centro storico. Questi elementi dovrebbero essere supportati da un complesso sistema promozionale e d'informazione accessibile a diversi gruppi di utenti.

Fasi di attuazione e tempistica

Nell'attuare le misure che aumentano la qualità del trasporto pubblico, occorre tener conto di diverse considerazioni importanti, tra cui l'attuazione di misure integrative e la garanzia del completamento entro un orizzonte temporale ragionevole.

FASI OPERATIVE

1. Preparazione

- Istituire un gruppo di lavoro composto, in particolare, da persone con esigenze speciali al fine di tener conto delle loro esigenze
- Definire gli standard minimi di qualità da includere nei diritti dei passeggeri (ad es. un livello minimo di affidabilità o un valore massimo di tolleranza per il ritardo)

2. Reperimento delle informazioni di riferimento

- Analisi dell'attuale situazione della domanda e richiesta nel settore del trasporto pubblico
- Identificazione delle aree non accessibili o poco accessibili tramite il trasporto pubblico
- Studio dello stato attuale delle stazioni di trasporto pubblico e dei veicoli per quanto attiene la sicurezza, l'accessibilità e il comfort, nonché la competitività del trasporto pubblico rispetto alle autovetture private (con particolare riferimento al tempo di percorrenza)
- Analisi degli attuali documenti strategici sul trasporto (strategia di sviluppo della città, piani di trasporto, ecc.) e verifica della coerenza delle azioni previste
- Raccolta dello stato della tecnica in materia di attrezzature e strumenti tecnici in grado di migliorare la qualità (sicurezza, accessibilità, comfort)
- Analisi della consapevolezza delle misure da introdurre e del relativo mercato





3. Decisioni formali necessarie

- Approvazione del finanziamento iniziale per i servizi e ricorso alla consulenza di esperti per l'elaborazione dei nuovi concetti relativi ai servizi di trasporto pubblico
- Autorizzazione per installare telecamere di sicurezza sui veicoli o alle fermate
- Predisposizione di punti vendita o altri servizi nei nodi dell'interscambio intermodale

4. Pianificazione dei miglioramenti in termini di

- Fornitura del trasporto pubblico
- Attrezzatura e sistemi che accrescono il comfort, la sicurezza delle cose e delle persone e l'accessibilità

5. Gara d'appalto per i servizi esternalizzati

- Attivazione di percorsi di trasporto pubblico supplementari
- Servizi di sicurezza
- Fornitura di attrezzatura tecnica
- Acquisto di terreni, se necessario, per la costruzione delle strutture di "park & ride" o "bike & ride" ecc.

6. Collaudo delle nuove strutture che coinvolgono i potenziali utenti e, in particolare, i viaggiatori con mobilità ridotta

7. Modifica, adeguamento e attuazione delle nuove strutture

8. Formazione, educazione e promozione

- Corsi di formazione ed educazione per autisti di autobus e tram
- Campagna di marketing per la promozione dei nuovi servizi

9. Monitoraggio e valutazione

- Misurazione e valutazione degli indicatori definiti all'inizio del progetto al fine di valutare gli impatti (il numero di [nuovi] passeggeri, l'accettazione sociale da parte dei cittadini, la valutazione della qualità da parte degli utenti ecc.)

MISURE INTEGRATIVE PER AMPLIFICARE GLI EFFETTI POSITIVI

Qualora si attuino le seguenti misure in parallelo ad azioni volte ad aumentare la qualità del trasporto pubblico, è possibile amplificare gli effetti positivi di tutte le misure e ottenere ricadute sinergiche. L'immagine, oltre alla qualità del trasporto pubblico, può essere valorizzata mediante:

- Localizzazione automatica dei veicoli e strumenti gestionali
- Introduzione di nuovi veicoli ecocompatibili (ad es. a gas naturale compresso [GNC], celle a idrogeno)
- Sviluppo di un brand al fine di rendere più riconoscibile il sistema di trasporto pubblico (ottimizzato)
- Offerta di regimi innovativi di determinazione dei prezzi per il trasporto pubblico (ad es. sistemi di pagamento con smart card)
- Fornire accesso ad altre modalità di trasporto ecocompatibili, ad es. offrendo un servizio di bike sharing e car sharing

ORIZZONTE TEMPORALE

I tempi necessari per attuare le misure descritte variano a seconda della tipologia di azione prescelta nonché del numero di percorsi, veicoli o stazioni in questione. Nell'ambito di CIVITAS II, le misure sono state attuate nell'arco di 2-4 anni. I periodi monitorati per l'attuazione delle diverse fasi operative sono elencati di seguito:

- Tre mesi per l'avvio del progetto e la creazione del team di progetto (Norwich, Regno Unito)
- Sono stati necessari da 5 a 33 mesi per raccogliere dati e creare gli studi richiesti. Le seguenti cifre sono esempi tratti da CIVITAS II:
 - Cinque mesi per l'analisi dello stato della tecnica delle attrezzature tecniche (Ploiesti, Romania)
 - Da 12 a 21 mesi per le analisi della domanda e la raccolta di informazioni sulle esigenze degli utenti



- 14 mesi per uno studio sulla rete di trasporto (La Rochelle, Francia)
- 21 mesi per un audit sulla sicurezza (Cracovia, Polonia)
- Al fine di sviluppare un concetto articolato per l'attuazione della misura sono necessari da 12 a 32 mesi. Le seguenti cifre sono esempi tratti da CIVITAS II:
 - 12 mesi per l'elaborazione di un regime di accessibilità per persone con esigenze speciali (La Rochelle, Francia)
 - 12 mesi per sviluppare una strategia di sicurezza per gli autobus (Malmo, Svezia)
 - 17 mesi per sviluppare un servizio di trasporto a richiesta (Cracovia, Polonia)
 - 21 mesi per sviluppare un piano d'azione per la sicurezza del trasporto (Cracovia, Polonia)
 - 32 mesi per sviluppare un concetto relativo ai servizi di mobilità ad alta qualità (Burgos, Spagna)
- Ottenere l'approvazione dei politici responsabili del trasporto pubblico e/o dei funzionari statali richiede da uno a tre mesi (La Rochelle, Francia); tuttavia, tale procedura dipende molto dalla collaborazione del governo comunale
- Sono stati necessari due mesi per preparare una gara d'appalto per l'attrezzatura relativa a telecamere (Malmo, Svezia); tuttavia, in alcuni paesi occorre definire dei termini legali minimi per gli appalti ai sensi della legge
- Le attività educative e formative richiedono da 2 a 28 mesi. Ad esempio, sono stati necessari 28 mesi per formare 50 autisti di autobus impegnati su 10 corsi (Debrecen, Ungheria).

Quali investimenti sono richiesti?

Per tutte le misure descritte, sono previsti dei costi per la raccolta dei dati e l'analisi nonché per lo studio dello stato della tecnica e il processo di pianificazione. Le strategie e/o i piani d'azione devono essere sviluppati, attuati, gestiti e controllati. I costi delle attrezzature dipendono dalla misura e dall'entità dell'attuazione.

Nel migliorare l'accessibilità del trasporto pubblico a vantaggio di tutti, occorre considerare le seguenti categorie di costi:

- Investimenti per riprogettare e adeguare fermate e stazioni
- Investimenti per riprogettare o acquistare veicoli privi di barriere
- Sistemi di informazione privi di barriere, ossia accessibili a tutti i passeggeri, comprese le persone ipovedenti o non udenti

Nelle città di CIVITAS II sono stati investiti da EUR 60.000 a 180.000 per migliorare l'accessibilità delle fermate del trasporto pubblico o dei veicoli stessi dalle piattaforme delle fermate. Ad esempio, sono stati spesi EUR 180.000 per adeguare le fermate degli autobus e i punti di interscambio intermodale a Burgos (Spagna).

Al fine di aumentare la qualità delle infrastrutture del trasporto pubblico, occorre iscrivere in bilancio, tra gli altri, i seguenti costi:

- Investimenti per nuove strutture d'attesa, ripari, sedili, ecc. (costruzione, acquisto, ecc.)
- Costi di acquisto di terreni qualora le nuove strutture richiedano più spazio (ad es. aree di "park & ride")
- Costi per la pulizia e il mantenimento delle nuove strutture



Ad esempio, sono stati spesi EUR 777.000 per la costruzione di nuove strutture di trasferimento in una stazione ferroviaria della città aderente a CIVITAS II di Norwich (Regno Unito) (con circa 3,5 milioni di passeggeri all'anno). A Norwich è stata migliorata la qualità delle strutture d'attesa, sono stati installati dei segnali di informazione in tempo reale, sono stati creati collegamenti pedonali e per le biciclette e sono stati riprogettati gli spazi aperti. Sono necessari EUR 10.000 ogni anno per la pulizia e il mantenimento di tali strutture.

Per ristrutturare la rete e ampliare il bacino di utenza del sistema di trasporto pubblico urbano occorre sostenere diversi costi che si elencano di seguito:

- Hardware e software per sistemi di trasporto a richiesta (centro di gestione, software di pianificazione, attrezzatura a bordo dei veicoli, veicoli adeguati)
- Costi operativi per il trasporto a richiesta (autisti, gestione, ecc.)

Al fine di rafforzare la sicurezza delle cose e delle persone nel sistema di trasporto pubblico urbano, sono necessari – tra gli altri – i seguenti investimenti:

- Organizzare workshop e attività formative per gli autisti e gli utenti del trasporto pubblico
- Costi di acquisto, installazione, funzionamento e manutenzione delle telecamere installate sugli autobus, nelle stazioni e alle fermate
- Hardware e software oltre ai costi operativi di un centro di sicurezza

Ad esempio, nella città aderente a CIVITAS II di Cracovia (Polonia) sono stati spesi circa EUR 10.000 per effettuare una verifica della sicurezza e una campagna di azione per la sicurezza. Sono stati necessari circa EUR 50.000 per condurre workshop formativi per cittadini e dipendenti del trasporto pubblico a Stoccarda (Germania). A Debrecen (Ungheria) è stata investita la somma di EUR 20.000 nell'attivazione di corsi formativi per 50 autisti di auto-

bus. A Malmo (Svezia) il costo complessivo per l'acquisto, l'installazione e il collaudo di telecamere su 180 autobus del trasporto pubblico è stato di circa EUR 900.000.

Principali fattori che conducono al successo

I fattori elencati qui di seguito costituiscono i principali elementi necessari per l'avvio e l'efficiente e riuscita attuazione delle misure volte al miglioramento della qualità del trasporto pubblico:

- Una stretta collaborazione tra i partner di progetto rafforza la capacità di raggiungere dei compromessi sugli aspetti tecnici e su una regolamentazione chiara relativamente al pagamento dei servizi e alle responsabilità connesse alla loro realizzazione
- Studi di mercato volti a definire le esigenze specifiche dei gruppi destinatari
- Sostegno politico e volontà, da parte dei soggetti responsabili delle decisioni a livello locale, di cambiare il modo in cui il trasporto pubblico è percepito e sostenuto al fine di incoraggiare diversi gruppi destinatari a scegliere questa modalità di trasporto
- È probabile che i sistemi di trasporto pubblico vengano accettati più facilmente dalla collettività se i servizi sono offerti a prezzi ragionevoli. A fini promozionali, nella fase iniziale si possono distribuire biglietti gratuiti alla cittadinanza oppure applicare sconti per incoraggiare le nuove categorie di utenti.



Strategie per il successo dell'attuazione

Sostegno politico

Al fine di ridurre la politicizzazione dei temi affrontati dalla misura e la riluttanza delle parti interessate (che potrebbero convincere i politici ad opporsi alla misura), occorre organizzare degli incontri per stimolare il dialogo tra gli attori e presentare il progetto insieme ai relativi benefici ed effetti previsti.

Le misure diventano molto più incisive quando vengono inserite nella strategia complessiva della città o nel piano di trasporto precedentemente concordato. È perciò particolarmente importante verificare nella fase iniziale la coerenza con tali documenti di natura politica. È altresì essenziale tenere informati (o ancor meglio coinvolgere) i politici nel processo di preparazione e attuazione della misura fin dall'inizio.

Accettazione

Al fine di garantire che le modifiche e i nuovi servizi siano accettati dalla collettività oltre che dagli operatori e dagli autisti, occorre attuare strategie di comunicazione e campagne di marketing. È opportuno organizzare degli incontri al fine di illustrare gli obiettivi delle misure agli utenti e gli impatti positivi previsti. Tali incontri possono anche essere utili per comprendere meglio le preoccupazioni dei soggetti destinatari e creare consenso tra le principali parti interessate. In particolare, occorre coinvolgere i commercianti fin dalla fase iniziale dell'attuazione in quanto questa categoria potrebbe temere delle perdite finanziarie dovute, ad esempio, alle corsie preferenziali per gli autobus che sottraggono spazio alla circolazione delle auto private.

Gestione finanziaria

Per garantire la fattibilità delle diverse misure e dei servizi è importante realizzare uno studio di mercato prima di avviare le azioni. Ciò dovrebbe contribuire ad assicurare che il nuovo servizio venga utilizzato da un numero adeguato di persone dopo la sua attuazione. Occorre elaborare un business plan in grado di garantire l'interesse delle banche, una fattibilità a lungo termine del progetto nonché una fonte di finanziamento (introiti dei biglietti, finanziamento mediante debito o sovvenzioni concesse dai fondi strutturali o regionali).

È anche importante calcolare il potenziale contenimento dei costi esterni derivante dalle misure, in termini di riduzione dei tempi, della rumorosità e delle emissioni, flessione nel numero degli incidenti, ecc. Questi risultati possono essere utilizzati come argomento di discussione per ottenere il sostegno finanziario nonché per la preparazione di una campagna promozionale. Per garantire il sostegno finanziario fin dall'inizio, è consigliabile che l'operatore del trasporto pubblico abbia un buon rapporto con l'autorità del trasporto pubblico (oppure che i due soggetti coincidano).

Tuttavia, le misure che rendono il trasporto pubblico accessibile agli anziani o alle persone con mobilità ridotta non andrebbero valutate soltanto in termini di aumento nel numero degli utenti in quanto tali investimenti rientrano nella responsabilità sociale delle imprese.

Legislazione edilizia

Per garantire che i miglioramenti infrastrutturali previsti (ripari, strutture d'attesa) vengano accettati dai responsabili della conservazione e del patrimonio della città, è necessario consultarli tempestivamente in merito alla forma e all'architettura delle strutture. La conversione di una stazione ferroviaria in un punto di interscambio intermodale richiede l'approvazione dell'operatore ferroviario nazionale. Per evitare che la misura venga ostacolata, è importante stabilire un dialogo regolare con le principali parti interessate e assicurarsi che vengano seguite le procedure corrette.



Quadro normativo

L'introduzione di telecamere volte ad aumentare la sicurezza nella rete del trasporto pubblico richiede l'analisi del quadro normativo per garantire che l'utilizzo dell'attrezzatura tecnica sia in linea con la legge sulla privacy. Occorre determinare chi è autorizzato ad utilizzare i dati registrati dalle telecamere (ad es. soltanto le forze di polizia) e per quanto tempo devono essere conservati. Il livello di sicurezza delle cose e delle persone ottimale deve essere inserito nei contratti stipulati tra le autorità locali preposte e l'operatore del trasporto pubblico.

Aspetti tecnici

Occorre realizzare delle analisi complete sulle conoscenze attuali in fatto di attrezzature tecniche ed è opportuno scambiare esperienze con altre città al fine di evitare il malfunzionamento o una scarsa prestazione di tecnologie, sistemi tecnici o metodologie non collaudati, l'incompatibilità tra i sistemi o rischi per la sicurezza legati a determinate tecnologie.

Costituzione e organizzazione

Per un'efficace attuazione delle misure, è importante instaurare buoni rapporti con le autorità locali e regionali confinanti, ad es. il consiglio comunale o le autorità regionali. In tal modo, si può evitare la situazione in cui diverse autorità pianificano nello stesso momento misure analoghe senza essersi consultate tra loro.

I servizi a richiesta devono essere integrati a livello istituzionale. In altri termini, occorre creare tra l'operatore del trasporto pubblico e l'autorità del trasporto pubblico una base legale che preveda anche le modalità di pagamento e di rimborso.

Quanto allo sviluppo degli interscambi intermodali, è necessario individuare l'ente locale responsabile per l'erogazione di servizi aggiuntivi presso i principali punti di transito dei passeggeri. In caso di incertezza su questo argomento, i dipartimenti giuridici dei diversi partner devono definire i diversi vincoli legislativi prima di progettare e attuare la misura.

Occorre inoltre incentivare una stretta collaborazione tra le numerose parti interessate a livello locale e di dipartimento. È necessario prevedere tempi piuttosto lunghi dovuti al complesso processo di stipula degli accordi con tutte le parti coinvolte (operatori del trasporto pubblico, soggetti responsabili delle decisioni a livello locale, utenti, ecc.) e al coordinamento, in parallelo, di tutti gli aspetti correlati (fattibilità tecnica, procedura di delega della gestione, immagine comune).

ELEMENTI CHIAVE DA CONSIDERARE

- Quando si attuano delle misure volte ad aumentare la qualità del trasporto pubblico, occorre consultare le persone con esigenze speciali al fine di tener conto delle loro necessità
- Per favorire l'accettazione dei nuovi servizi e delle infrastrutture da parte del pubblico, degli operatori e degli autisti, sono necessarie delle campagne di comunicazione e marketing
- Al fine di garantire che i miglioramenti infrastrutturali previsti (ripari, strutture d'attesa) siano accettati dai responsabili della conservazione e del patrimonio della città, è importante consultarli tempestivamente sulla forma delle strutture.
- Ai fini dell'introduzione di telecamere volte ad aumentare la sicurezza nella rete del trasporto pubblico è importante accertarsi che l'utilizzo dell'attrezzatura tecnica sia in linea con la legge sulla privacy.



Quali sono i soggetti chiave da coinvolgere?

PARTI INTERESSATE

La modifica dei servizi di trasporto in una città solitamente solleva numerose discussioni tra i vari gruppi. È pertanto essenziale coinvolgere attivamente tutte le parti interessate fin dalle primissime fasi del processo di pianificazione:

- Gli utenti attuali e potenziali del trasporto pubblico possono essere, tra gli altri, a seconda del tipo delle misure:
 - pendolari
 - donne
 - persone con mobilità ridotta
 - anziani e giovani
 - residenti e visitatori
- Gruppi di riferimento (ad es. ciclisti e pedoni, associazioni di persone con esigenze speciali)
- Associazioni imprenditoriali (ad es. hotel, proprietari di negozi, operatori di taxi)
- Politici locali o regionali e gruppi di interesse locali (ad es. ambientalisti, ONG)
- Altre società del mercato dei trasporti ad es. operatori ferroviari, responsabili delle infrastrutture ferroviarie, ecc.
- Media

PRINCIPALI PARTNER DEL PROGETTO

Il coinvolgimento dei seguenti partner è essenziale per l'attuazione efficace delle misure per la qualità del trasporto pubblico:

Soggetti responsabili delle decisioni

- Consigli comunali,
- Autorità del trasporto pubblico o
- Dipartimenti dei trasporti

Operatore

- Società di trasporto pubblico

Gestione finanziaria

- Dipartimento finanziario della città, e
- Società di trasporto pubblico

In alcuni paesi l'approvazione finale del finanziamento e dell'entità del progetto deve essere rilasciata dal consiglio comunale. Inoltre, al consiglio comunale devono essere comunicati regolarmente i costi e le entrate.

Altri

Può essere necessario il coinvolgimento delle università o di istituti di ricerca simili per la raccolta di dati (ad es. l'analisi delle esigenze degli utenti) e la valutazione di risultati e impatti. Per il supporto tecnico (adeguamento del software personale, sviluppo dell'attrezzatura tecnica, ecc.) si può ricorrere a società private. Per le campagne promozionali e d'informazione occorre affidarsi ad agenzie di consulenza in materia di pubbliche relazioni. Agli architetti spetterà la progettazione delle infrastrutture da installare in modo da garantire la compatibilità con gli edifici circostanti.





Elenco di esempi pratici da CIVITAS II

Nell'ambito di CIVITAS II 14 città hanno attuato delle misure volte ad aumentare la qualità del trasporto pubblico urbano (1 = Infrastrutture, 2 = Rete del trasporto pubblico, 3 = Accessibilità, 4 = Sicurezza delle cose e delle persone):

La Rochelle (Francia): Attuazione di un secondo "park & ride"¹; servizi taxi notturni, riorganizzazione della rete degli autobus²; Miglioramento delle infrastrutture per il trasporto collettivo³

Norwich (Regno Unito): Interscambio presso la stazione ferroviaria¹

Ploiesti (Romania): Miglioramento delle infrastrutture per il trasporto collettivo¹

Preston (Regno Unito): Creazione di una rete sopraterra per i servizi di trasporto pubblico, miglioramento delle infrastrutture per il trasporto collettivo¹; Servizi a richiesta e di alimentazione²

Tolosa (Francia): Sviluppo di servizi di prossimità presso i più importanti punti di transito dei passeggeri¹; miglioramento della qualità e della struttura dei servizi di trasporto pubblico, integrazione del trasporto a richiesta come servizio complementare al trasporto pubblico²; Miglioramento dell'accessibilità dei servizi di trasporto pubblico³

Burgos (Spagna): Alta qualità dei servizi di mobilità²; Accesso per persone con mobilità ridotta³

Genova (Italia): Alta qualità del "corridoio della mobilità"²

Cracovia (Polonia): Servizi di trasporto a richiesta²; Piano d'azione di sicurezza per il trasporto pubblico⁴

Malmö (Svezia): Marketing per il nuovo sistema di percorsi degli autobus²; Miglioramento della sicurezza delle cose e delle persone sugli autobus⁴

Odense (Danimarca): Integrazione e miglioramento della qualità delle modalità sostenibili²

Potenza (Italia): Sistema di trasporto a richiesta⁴

Venezia (Italia): Introduzione di traghetti a basso impatto e accessibili a tutti³

Debrecen (Ungheria): Formazione sul tema della sicurezza delle cose e delle persone per gli autisti del trasporto pubblico⁴

Stoccarda (Germania): Piano d'azione di sicurezza per una ferrovia suburbana⁴

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
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:** Tutte 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 espressioni delle opinioni della Commissione.

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

CIVITAS