

**Interregional Learning towards Sustainable Mobility:  
the REGIO-Mob Experience**

**20 BUONE  
PRATICHE PER  
PER LA MOBILITÀ  
SOSTENIBILE  
DEDICATE AD  
AFFRONTARE  
L'EMERGENZA  
COVID-19**



Low-carbon  
economy

Utilizzo interno:  
selezione delle  
Migliori pratiche

2022



**Autori:**

Aleksandar Dobrijevic, (PROMETNI Institute LJUBLJANA D.O.O).

Andrea Vignoli, Claudio Bordi, Giorgio Scavino ( Associazione Regionale dei Comuni Laziali – ANCI Lazio).

Maciej Maderak, Adam Twardowski, Wojciech Biernat (Comune di NIEPOLOMICE).

Jim Grieve, Julie Vinders (South-East of Scotland Transport Partnership SESTRAN).

Magda Lungu, Marilena Alecu (South-West Oltenia Regional Development Agency).

Ketikidis Valantis, Dimitris Mavromatidis (Regione Western Macedonia – RWM).

© REGIO-MOB Consortium (2021-2022)

[www.interregeurope.eu/region-mob](http://www.interregeurope.eu/region-mob)

<https://www.facebook.com/regiomob/>

*Questo documento è stato prodotto con l'assistenza finanziaria dell'Unione Europea nell'ambito di INTERREG EUROPE. I contenuti di questo documento sono di esclusiva responsabilità dei partner di REGIO-MOB e non possono in alcun caso essere considerati riflettenti la posizione dell'Unione Europea o delle strutture di gestione del Programma.*

## INDICE

I. Introduzione.....	5
1.1 Metodologia per la selezione delle buone Pratiche.....	6
<b>2. Buone Pratiche identificate da ANCI LAZIO (IT)</b>	
2.1 Pronto Spesa e Pronto farmaci - consegna a domicilio gratuita di generi alimentari e medicinali.....	10
2.2 “SMART CUBE” Sanificazione automatica delle auto in servizio “Car Sharing Roma”.....	13
2.3 Realizzazione di piste ciclabili a sostegno della mobilità sostenibile per la ripartenza post lockdown da emergenza nazionale per COVID-19 .....	16
2.4 App che conta il numero di utenti a bordo di un autobus.....	20
2.5 Potenziamento del trasporto pubblico con 14 nuove linee di grande turismo.....	23
<b>3. Buone Pratiche individuate da Prometni institut Ljubljana (SI)</b>	
3.1 Aumento della capacità di trasporto - Trasporto pubblico di passeggeri di Lubiana.....	25
3.2 Introduzione dei biglietti per il fine settimana per famiglie e 75% di sconto su tutti i biglietti per i mezzi pubblici.....	27
<b>4. Buone Pratiche individuate dal Comune di NIEPOLOMICE (PL)</b>	
4.1 Scudo per la mobilità.....	29
4.2 Linee di autobus ricreative durante il COVID-19.....	31
4.3 Trasporto per le aziende durante il COVID-19.....	34
<b>5. Buone Pratiche individuate dalla REGIONAL DEVELOPMENT AGENCY SOUTH WEST OLTENIA (RO)</b>	
5.1 CRAIOVA Transport App.....	36
5.2 Azioni specifiche nei sistemi di trasporto a supporto delle misure COVID-19.....	38
<b>6. Buone Pratiche individuate dalla REGION OF WESTERN MACEDONIA (GR)</b>	
6.1 Attuazione della campagna di marketing “personalizzata” sui Trasporti Pubblici.....	40
6.2 App mobile Car-sharing e Car-pooling – Progetto SMARTA.....	43
6.3 Smart Demand Responsive Transport App per trasporti pubblici e taxi – SMARTA.....	47

## 7. Buone pratiche identificate da South-East of Scotland Transport Partnership - SESTRAN (UK)

7.1 Fondo prioritario per lo spiegamento rapido degli autobus (BPRDF).....	50
7.2 Spazi per le persone.....	53
7.3 Trasporto on-Demand Responsivo (DRT) pilota.....	56
7.4 Demand Responsive Transport (DRT) pilota.....	59
7.5 Carta di esenzione, Assistenza e App Mascherina.....	63

MAPPA INTERATTIVA DELLE “GOOD PRACTICES”.....	65
---	----

## 1. INTRODUZIONE

**D**urante la prima fase di lock-down (marzo-aprile 2020) causata dalla pandemia da Covid-19, le emissioni globali dei trasporti di superficie sono diminuite del 36% e hanno costituito il contributo maggiore alla variazione totale delle emissioni (-43%). Il Covid-19 ha messo in evidenza come la transizione verso la mobilità sostenibile sia un passaggio cruciale per la lotta al cambiamento climatico.

L'impatto della pandemia da Covid-19 ha rimodellato il trasporto urbano considerando, in primis, l'attuale necessità di distanziamento sociale. Autorità e operatori hanno dovuto rispondere rapidamente alla pandemia individuando soluzioni rapide ed efficienti per garantire una mobilità sicura, in particolare nel caso di assembramenti di persone e/o di utilizzo condiviso dei mezzi tra utenti. L'azione aggiuntiva nell'ambito del progetto europeo REGIO-MOB intende contribuire a supportare i decisori politici nell'adattamento e integrazione di nuovi servizi e buone pratiche per la mobilità sostenibile all'interno delle politiche di trasporto locale.

La mobilità sostenibile non ha risentito allo stesso modo della pandemia da Covid-19, per questo motivo il partenariato REGIO-MOB si è concentrato nel considerare 4 argomenti principali:

- 1) Il Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale;*
- 2) La mobilità condivisa;*
- 3) Le infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile;*
- 4) I sistemi temporanei per il trasporto a domanda, attuati durante la pandemia da COVID-19.*

**REGIO-MOB offre un'attività dedicata allo scambio di esperienze finalizzata a supportare il miglioramento delle politiche locali**, identificando soluzioni che rispondano alle seguenti domande:

- Come garantire la sicurezza sui mezzi pubblici?*
- Come gestire le restrizioni sul numero di viaggiatori a bordo?*
- Come garantire le distanze tra le persone a bordo?*
- Come garantire la sicurezza degli utenti (con un focus particolare al sistema di mobilità condivisa a flusso libero che rappresenta il settore più colpito)?*
- Come trasformare queste iniziative temporanee in iniziative permanenti?*

La partnership REGIO-MOB, composta da cinque partner, ciascuno proveniente da diverse regioni europee (IT, GR, PL, RO, SI) e un partner dal Regno Unito, opererà da ottobre 2021 a settembre 2022.

Oltre allo scambio di esperienze che verranno riportate sui canali social e sulla pagina web del progetto, l'obiettivo comune consisterà nel facilitare la replicabilità delle soluzioni adottate anche in altre regioni europee.

Andrea Vignoli  
ANCI Lazio - Dipartimento Progetti Europei

## 1.1 METODOLOGIA PER LA SELEZIONE DELLE BUONE PRATICHE

**D**urante la prima fase dell'attività di estensione di REGIO-MOB, i partner di 6 Regioni, partecipanti al progetto, si erano poste l'obiettivo di identificare almeno 12 Buone Pratiche (almeno 2 per partner) tenendo conto di 4 temi chiave per la mobilità sostenibile regionale:

- 1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale;**
- 2) Condivisione della mobilità;**
- 3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile;**
- 4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi.**

I partner hanno individuato complessivamente un totale di 20 Buone Pratiche:

Paese	N° di pratiche
Italia	5
Slovenia	2
Polonia	3
Romania	3
Scozia	5
Grecia	3
<i>Totale</i>	20

Tavola 1. Numero di pratiche individuate da ciascuna regione partecipante al Progetto REGIO-MOB.

Al fine di garantire il successo del processo di apprendimento, i partner REGIO-MOB devono valutare e dare priorità alle rispettive Buone Pratiche sulla base degli interessi della loro regione di appartenenza.

Per effettuare la valutazione, la metodologia adottata, si basa su 3 criteri principali:

- ☞ **Allineamento alla strategia regionale** (valore assegnato a questo criterio: 0,56)
- ☞ **Possibilità di replicabilità** (valore assegnato a questo criterio: 0,13)
- ☞ **Impatto previsto** (valore assegnato a questo criterio: 0,31)
  - Per un totale complessivo di : 1 punto.

I partner (insieme ai loro principali portatori di interesse a livello regionale) potranno classificare le Buone Pratiche provenienti dalle altre regioni, convalidando i criteri di cui sopra, in base alla seguente scala di punteggio:

Punteggio	Significato
<b>0</b>	<b>Non soddisfatto</b>
<b>1</b>	<b>Parzialmente soddisfatto</b>
<b>2</b>	<b>Pienamente soddisfatto</b>

A seguito della valutazione, i partner decideranno quali Buone Pratiche (dal totale delle Buone pratiche individuate) saranno trasferite durante il processo per lo "scambio di esperienze". Queste saranno le Buone Pratiche che:

- ☞ Sono **allineate** con il maggior numero di **strategie regionali**.
- ☞ Hanno il più alto potenziale di **replicabilità** nel maggior numero di regioni partecipanti.
- ☞ Hanno il massimo **impatto** potenziale nel maggior numero di regioni partecipanti.

Nel complesso, le buone pratiche identificate coprono i 4 temi chiave del progetto, come mostrato nella seguente tabella riepilogativa:

20 BUONE PRATICHE IDENTIFICATE				
TEMA	N° di buone pratiche	TITOLO DELLA BUONA PRATICA	PARTNER	
<b>1) SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE</b>	11	App che conta il numero di utenti a bordo di un autobus	ANCI LAZIO (IT)	
		Potenziamento del trasporto pubblico con 14 nuove linee 'gran turismo'	ANCI LAZIO (IT)	
		Aumento della capacità per il trasporto pubblico di passeggeri a Lubiana	PROMETNI (SI)	
		Introduzione di biglietti per il fine settimana dedicati alle famiglie e al 75% di sconto su tutti i mezzi pubblici	PROMETNI (SI)	
		Realizzazione di una campagna di marketing "personalizzata" sui Trasporti Pubblici	RWM (GR)	
		Realizzazione di linee di autobus durante il COVID-19.	NIEPOLOMICE (PL)	
		App per il Trasporto pubblico a CRAIOVA	OLTENIA (RO)	
		Il gruppo per la Transizione dei trasporti del sud-est della Scozia	SEStran (UK)	
		Carta di Assistenza e App - con adesivo esenzione mascherina	SEStran (UK)	
		Fondo per la movimentazione rapida prioritaria degli autobus	SEStran (UK)	
		Trasporto dedicato alle aziende durante la pandemia da COVID-19	NIEPOLOMICE (PL)	
<b>2) MOBILITÀ CONDIVISA</b>	2	Sanificazione automatica delle auto in servizio "Car Sharing Roma".	ANCI LAZIO (IT)	
		App per Car sharing e car-pooling	RWM (GR)	
<b>3) INFRASTRUTTURE TEMPORANEE PER LA MOBILITÀ CICLABILE</b>	3	Percorsi ciclabili temporanei e permanenti in risposta al COVID-19	ANCI LAZIO (IT)	
		Scudo per la mobilità	NIEPOLOMICE (PL)	
		Programma per gli Spazi dedicati ai passeggeri	SEStran (UK)	
<b>4) SISTEMI DI TRASPORTO A DOMANDA</b>	4	Spesa e farmaci pronti - consegna a domicilio gratuita di generi alimentari e medicinali	ANCI LAZIO (IT)	
		Smart Demand Responsive Transport App per trasporti pubblici e taxi	RWM (GR)	
		Azioni specifiche nei sistemi di trasporto a supporto delle misure per contrastare il COVID-19	OLTENIA (RO)	
		Attività pilota per Trasporto a domanda Responsivo (DRT).	SEStran (UK)	

Tabella 2. Schema di correlazione tra i 4 temi chiave del progetto e le Buone Pratiche individuate.







# BUONE PRATICHE

-

# SCHEDE

BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<b>PRONTO SPESA E PRONTO FARMACO - consegna a domicilio gratuita di generi alimentari e medicinali</b>
<b>Partner</b>	ANCI Lazio
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Questo servizio è stato realizzato da diverse istituzioni regionali, quali: Comitati della Croce Rossa Italiana così come da molti Comuni italiani. Il riferimento per la descrizione di questa scheda è stato il Comune di Orte.
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	✓ <b>4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi</b>
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓ % Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	✓ % Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	Il Comune di Orte in collaborazione con l'AVIS (Associazione Volontari Italiani Sangue) ha attivato un servizio gratuito per far fronte all'emergenza COVID-19, offrendo la consegna a domicilio di generi alimentari e medicinali, aiutando le persone più vulnerabili e riducendo quindi il traffico veicolare privato. Il servizio è stato rivolto alle persone over 65 o non autosufficienti ed è stato erogato in collaborazione con tutti i supermercati e le farmacie che hanno aderito all'iniziativa grazie al patrocinio del Comune.
<b>Principali risultati</b>	Con le indicazioni del Ministero della Salute che invitano la popolazione a non uscire di casa e a non recarsi in luoghi affollati per il perpetuarsi dell'emergenza Covid-19 e per rispondere a questa particolare situazione vulnerabile, il Comune di Orte con L'Associazione AVIS (così come tante altre associazioni di volontariato in Italia e soprattutto la Croce Rossa Italiana) hanno offerto alla popolazione due servizi gratuiti: "Pronto Spesa" e "Pronto Farmaco", servizi di consegna a domicilio di medicinali e generi di prima necessità, entrati in funzione a partire dal 12 marzo 2020 e per tutto il perdurare dell'emergenza epidemiologica. Per usufruire dei servizi su prenotazione è stato attivato un apposito numero telefonico (nel caso del Comune di Orte, +39 0761.401121) dalle ore 9:00 - 12:00 e 15:30-18:30 dal lunedì al venerdì. Le persone in difficoltà hanno potuto segnalare le proprie esigenze all'operatore che organizzava il servizio da svolgere entro 48 ore dalla telefonata. Per quanto riguarda il servizio di consegna dei farmaci, i volontari ritiravano le prescrizioni mediche presso il domicilio dei pazienti, poi si recavano presso la farmacia più vicina e di seguito tornavano a consegnare i farmaci al domicilio dell'utente. I volontari non entravano nelle case degli utenti ed erano riconoscibili dalla divisa dell'AVIS o della Croce Rossa Italiana. Gli over 65 potevano beneficiare anche del servizio di domiciliazione per la spesa alimentare, e, allo stesso modo, coloro che utilizzavano lo Sportello Sociale Comunale hanno potuto richiedere la consegna a domicilio del 'pacco alimentare'. In un momento delicato come la pandemia, questo servizio ha rafforzato la solidarietà e la vicinanza, favorendo anche la riduzione del traffico veicolare.

	<p>Beneficiari del servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• persone di età pari o superiore a 65 anni;</li> <li>• portatori di handicap;</li> <li>• persone confinate in casa, anche temporaneamente, senza possibilità di aiuto da parte di familiari;</li> <li>• residenti posti in isolamento domiciliare in applicazione delle disposizioni normative per il contenimento del contagio da COVID-19.</li> </ul>
<b>Lezione appresa</b>	<p>Tale servizio è stato rilevante in considerazione della situazione di emergenza sanitaria contingente, ed in particolare per il raggiungimento dei seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• limitare la necessità per le persone di lasciare la propria casa, ed in particolare per i soggetti più deboli e quindi più esposti al virus, riducendo di conseguenza il traffico veicolare;</li> <li>• incoraggiare il rispetto delle regole per il mantenimento della sicurezza sanitaria;</li> <li>• cercare di contenere le ripercussioni economiche sulle imprese.</li> </ul> <p>Il Comune, in collaborazione con l'AVIS di Orte e con il sostegno del volontariato del Gruppo Municipale di Protezione Civile, ha successivamente esteso il servizio di Pronto SPESA a tutti coloro ai quali è stato consigliato di rimanere a casa, tutti coloro che hanno compiuto 65 anni, gli anziani, i malati cronici, i disabili, coloro che dovevano sottoporsi ad un periodo di isolamento domiciliare, coloro che erano temporaneamente confinati nelle loro case, così come famiglie con figli che non potevano essere lasciati soli.</p> <p>Inoltre, per le stesse categorie di soggetti, al farmaco pronto si è aggiunto il servizio di pronto consumo, ovvero la possibilità di farsi consegnare a domicilio la spesa dei generi alimentari e di prima necessità. I servizi sono gratuiti e sono erogati dai volontari e dai lavoratori dell'AVIS Comunale e del Gruppo Municipale di Protezione Civile, riconoscibili tramite apposita tessera.</p>
<b>Trasferibilità</b>	<p>È un servizio alla comunità generato grazie all'azione congiunta del Comune e delle associazioni di volontariato e con la collaborazione di commercianti, medici e farmacisti. L'esperienza è altamente trasferibile grazie all'azione delle associazioni di volontariato e alla convenzione con le amministrazioni locali. In Italia l'esperienza si è diffusa in tutte le città attraverso i Comitati della Croce Rossa Italiana presenti sul territorio nazionale. Tale iniziativa è stata attivata per fronteggiare l'emergenza COVID-19, offrendo un servizio gratuito di consegna a domicilio di generi alimentari e medicinali, aiutando le persone più vulnerabili. Un numero verde gratuito (800-065510) è stato creato appositamente per il servizio, attivo su tutto il territorio nazionale, e rivolto a persone over 65 o non autosufficienti ed è stato gestito in collaborazione con supermercati e farmacie che hanno aderito all'iniziativa grazie alla collaborazione dei Comuni.</p>



Fotografia:  
Vista del Comune di Orte



**SERVIZIO PRONTO FARMACO  
+ PRONTO SPESA**

**ATTIVO SUL TERRITORIO COMUNALE**

**DAL LUNEDI' AL VENERDI'  
DALLE ORE 9.00 ALLE ORE 12.00  
E DALLE ORE 15.30 ALLE ORE 18.30**

\*\*\*\*\*

**RECAPITO TELEFONICO: 0761 401121**

**UN OPERATORE INCARICATO DALL'AVIS COMUNALE DI ORTE  
SI RECHERA' PRESSO IL DOMICILIO INDICATO DALL'UTENTE  
BENEFICIARI DEL SERVIZIO**

- Persone fisiche con età pari o superiore ai 65 anni;
- Disabili con handicap generale regolarmente certificato pari al 70%;
- Persone confinate in casa, anche in via temporanea, senza possibilità di provvedere all'esigenza con l'aiuto di familiari;
- Residenti posti in isolamento domiciliare in applicazione delle disposizioni normative per il contenimento del contagio da COVID 19.

IL SINDACO  
AVV. ANDRÈ GILJANI



**Croce Rossa Italiana  
Comitato di Orte**

**Emergenza  
COVID - 19**

Chiamaci al NUMERO indicato  
Un VOLONTARIO CRI  
ti porterà la spesa e i farmaci a casa \*\*

\*\* Il costo della spesa è a carico del richiedente

**3351977485**

**Numero attivo dal lunedì al sabato  
orario 09:00 - 13:00 / 15:00 - 19:00**

La consegna verrà concordata al momento della richiesta

**Il servizio è attivo dal giorno 12 marzo 2020**

I Volontari della Croce Rossa Italiana offrono il servizio di consegna a domicilio di spesa e farmaci per **anziani** e **malati cronici** che ne facciano richiesta



**Croce Rossa Italiana  
Comitato di Orte**

Fotografia:

2 poster relativi al servizio attivato preso il Comune di Orte

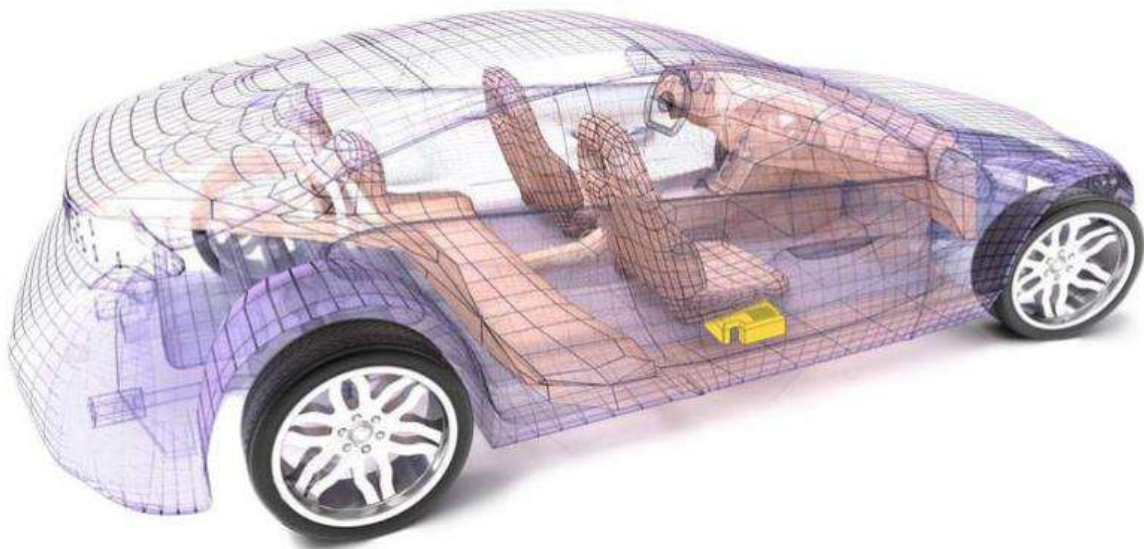
BUONA PRATICA REGIO-MOB		
<b>Titolo</b>	<b>“SMART CUBE” Sanificazione automatica delle auto in servizio “Car Sharing Roma”</b>	
<b>Partner</b>	ANCI Lazio	
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. - Servizio Car Sharing	
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>		1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
	✓	<b>2) Mobilità condivisa</b>
		3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
		4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	✓	% Comuni coinvolti nell’attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
		% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
		% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
		% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.	
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>Tra i pesanti effetti che la pandemia da Covid-19 ha avuto sul mondo automobilistico, va citata anche la significativa riduzione dell’utilizzo dei servizi di car sharing. I clienti, spaventati dal pericolo di entrare in contatto con il coronavirus, hanno evitato o smesso di utilizzare i veicoli condivisi. Il Car Sharing comunale della città di Roma gestito dall’Agenzia dei Servizi di Mobilità di Roma (RSM) ha introdotto un innovativo dispositivo “SMART CUBE” che consente la sanificazione automatica dell’abitacolo ad ogni noleggio, al fine di eliminare il rischio di contagio in auto. La flotta comunale di car sharing è composta da 201 mezzi in cui sono stati installati dispositivi di sanificazione automatica. Al termine di ogni noleggio e in meno di 15 minuti, il dispositivo è in grado di diffondere automaticamente un prodotto igienizzante all’interno dell’abitacolo, rendendo il veicolo immediatamente riutilizzabile, in totale sicurezza. Il dispositivo “Smart Cube” sviluppato da Wash Out (Gruppo Telepass) è stato installato nell’agosto 2021 su oltre duecento veicoli della flotta di car sharing gestita da Roma Servizi per la Mobilità.</p>	
<b>Principali risultati</b>	<p>Il Car Sharing consente di utilizzare le auto condivise, integrate con i mezzi pubblici, in modo semplice, comodo, sostenibile ed economico. Non è più necessario possedere l’auto: è possibile utilizzarla solo al bisogno con parcheggio e circolazione consentiti nella ZTL. Meno auto in circolazione e meno inquinamento. Con il dispositivo “Smart Cube” viene offerta una modalità di sanificazione dei veicoli innovativa ed efficiente, anche dal punto di vista della gestione dei costi, supportando le aziende e la pubblica amministrazione nell’affrontare la pandemia, garantendo un servizio sicuro anche dal punto di vista sanitario.</p>	

	<p>La soluzione “smart cube” consente inoltre l’attivazione del ciclo di sanificazione anche da remoto, al termine di ogni utilizzo, senza la necessità di interventi manuali e garantisce la depurazione dell’atmosfera, delle superfici di contatto e dell’impianto di climatizzazione. Sono possibili una quarantina di sanificazioni con una sola ricarica, dopodiché l’impianto viene ricaricato dal personale di turno.</p>
<p><b>Lezioni apprese</b></p>	<p>Operatori quali “Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. - Car Sharing Service” hanno creato protocolli specifici per la messa in sicurezza dei veicoli e con l’innovativo dispositivo “Smart Cube” hanno offerto agli utenti una valida e sicura soluzione all’utilizzo del servizio di car sharing. Pertanto, oltre ad essere poco inquinanti, le auto in car sharing con il suddetto dispositivo “Smart Cube” vengono costantemente sanificate anche nel rispetto delle normative anti-Covid. Questa soluzione aiuta anche le aziende a contenere i costi relativi alla voce di spesa per la sanificazione e ad ottimizzare i processi legati alle esigenze sanitarie. Il car sharing è una soluzione per la mobilità sostenibile e allo stesso tempo conveniente. Si paga solo il noleggio (con una quota di iscrizione una tantum e un costo in base al tempo di utilizzo e ai chilometri percorsi), consentendo all’utente di risparmiare sui costi di acquisto dell’auto, assicurazione, bollo e revisione. Oltre agli utenti privati, possono aderire al servizio di Roma Car Sharing tutte le organizzazioni o aziende private. Inoltre, le aziende o gli enti che hanno nominato un Mobility Manager possono accedere a sconti significativi per l’accesso al servizio per i propri dipendenti. Il servizio “Car Sharing Roma”, effettua circa 25.000 corse all’anno per circa 500.000 km. Gli utenti hanno un’età media compresa tra 45 e 55 anni, il 65% uomini.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>La buona pratica è facilmente trasferibile e lo staff di Roma Capitale e dell’Agenzia RSM è a disposizione per fornire ulteriori dettagli sulla gestione del parco auto in car sharing. Per quanto riguarda il dispositivo “Smart Cube”, c’è da dire che può essere facilmente installato in diversi punti dell’abitacolo, a seconda delle preferenze del gestore e del tipo di veicolo in uso. Il processo di sanificazione si attiva quando il conducente termina l’uso e chiude il veicolo. “Smart Cube” è un dispositivo ideato dall’azienda Wash Out, nata nel 2016 e specializzata nel Car Care a domicilio ed ecosostenibile, dal 2020 fa parte del Gruppo Telepass e ha orizzonti di espansione internazionale. Oggi è presente in Italia (in sei città, a Milano, Roma, Torino, Firenze, Bologna e Monza). Il dispositivo utilizza prodotti <i>waterless</i> ecologici, che non producono rifiuti a terra e vengono vaporizzati quando utilizzati.</p>



Foto: adesivo che identifica il servizio innovativo in funzione nelle auto di car sharing gestito dall’Agenzia per la Mobilità di Roma “Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.”

Nella foto: dispositivo “Smart Cube” prodotto da Wash Out



*Foto: Illustrazione del posizionamento dello "Smart Cube" in un veicolo della flotta comunale. La posizione è solo a scopo illustrativo: l'igienizzatore può essere posizionato in punti differenti del veicolo sulla base delle necessità dell'utenza*



*Foto: Il servizio car sharing a Roma. un'adesivo posto sull'auto evidenzia il servizio di igienizzazione all'interno del veicolo.*

BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<b>Realizzazione di piste ciclabili a sostegno della mobilità sostenibile per la fase di ripartenza post lockdown da emergenza nazionale per COVID-19</b>
<b>Partner</b>	ANCI Lazio
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Roma Servizi per la Mobilità (RSM) - <i>(Instrumental Company 100% owned by Roma Capitale, dealing with the strategic planning, supervision, coordination and control of public and private mobility)</i>
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
	2) Mobilità condivisa
	✓ <b>3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile</b>
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓ % Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓ % Aumento della qualità della vita dei cittadini.
✓ % Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.	
<b>Breve descrizione della pratica</b>	Il Consiglio Comunale di Roma nell'aprile 2020 ha approvato un Piano Straordinario per la mobilità post lockdown (Delibera n.76 Istituzione di piste ciclabili a sostegno della mobilità sostenibile per la fase di ripartenza post lockdown dall'emergenza nazionale per COVID 19 - Approvazione del Piano straordinario degli interventi utilizzando solo segnaletica orizzontale e verticale sulle carreggiate delle infrastrutture stradali) nel quale è stata prevista la realizzazione di 150 chilometri di piste ciclabili temporanee e permanenti lungo le principali vie di comunicazione della città e lungo altri percorsi chiave. Le autorità locali considerano l'uso della bicicletta un mezzo efficace per consentire la mobilità dei residenti nel rispetto delle norme di distanziamento fisico vigenti per contrastare il COVID-19. Le iniziative intraprese a sostegno dell'uso della bicicletta presenta numerosi vantaggi, in primis favorendo la mobilità attiva, è possibile limitare l'uso dell'auto e ridurre il carico sui mezzi pubblici. Oltre a ciò, l'infrastruttura ciclabile contribuisce allo sviluppo della rete di trasporto interconnessa prevista per la capitale italiana all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).
<b>Principali risultati</b>	Roma Capitale, durante la fase epidemica che in Italia corrispondeva a misure fondamentali di chiusura totale delle attività commerciali secondarie a livello nazionale, ha approvato un piano straordinario per realizzare circa 150 km di piste ciclabili temporanee come misura per la mobilità in grado di fronteggiare la pandemia. Oggi molti cantieri sono diventati eccellenti tratti di nuova pista ciclabile. Le piste ciclabili temporanee sono state "dipinte" su importanti strade della città di Roma, come "Viale Marconi", "via Tiburtina", "via Prenestina" e "Corso Francia" e su molti altri grandi viali, restringendo lo spazio alle carreggiate per gli autoveicoli. Sono state progettate 5 tipologie di piste ciclabili "temporanee" in occasione dell'emergenza pandemica con l'obiettivo di favorire la circolazione su due ruote in previsione della riapertura delle attività produttive, dei negozi e per prevenire congestioni nella circolazione delle auto.



	<p>Si tratta di piste ciclabili dipinte di giallo, larghe due metri e delimitate da strisce bianche che seguono il tracciato della carreggiata su strada e che sono state realizzate in breve tempo sui grandi viali per circa 40 chilometri e collegate al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che prevedeva complessivamente oltre 290 chilometri di nuove piste ciclabili. Le piste “temporanee” dedicate alle biciclette costituiranno un’eccezione al principio della circolazione pedonale, ovvero saranno più strette di tre metri rispetto a quelle di legge che prevedono anche una parte grigia per i pedoni e cordoli di sicurezza.</p>
<p><b>Lezione appresa</b></p>	<p>Poiché i mezzi di trasporto pubblico, in fase di ripartenza, non possono soddisfare pienamente la domanda di mobilità dei cittadini a causa delle misure di distanziamento fisico sia sui mezzi che nelle aree di attesa (come le banchine sotterranee, che sono regolate da accessi limitati), l’uso della bicicletta è stata individuata come uno dei veicoli da privilegiare realizzando una Rete di Mobilità di Emergenza e andando ad operare azioni mirate per la ciclabilità diffusa al fine di creare corridoi a basso costo e di mobilità in tempi brevi da utilizzare per decongestionare il traffico motorizzato. Si tratta di soluzioni intermedie che devono essere approvate per questioni di sicurezza stradale dalla Polizia Locale e dall’Assessorato alla Mobilità Comunale. Data l’emergenza, questi progetti vengono semplificati il più possibile, secondo i tempi di progetto e di esecuzione più rapidi possibili. Rappresentano quindi una novità assoluta per gli uffici tecnici e amministrativi. Tuttavia, ogni passaggio è stato accuratamente determinato per delineare la nuova procedura, dove anche il cantiere nella prima fase deve essere seguito direttamente dal reparto, per verificare tutti i dettagli, ed eventualmente fornire indicazioni per aumentare il grado di sicurezza in prossimità degli incroci.</p> <p>Il punto di forza di queste soluzioni sta nel fatto che a tutti gli effetti questi percorsi erano già previsti dal PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, e quindi non dovranno essere smantellati, ma verranno successivamente perfezionati per diventare permanenti. La lezione appresa mostra che in pochi mesi la rete di interconnessione e integrazione delle piste ciclabili è stata ampliata. Passata l’emergenza, le piste restano a disposizione di tutti coloro che scelgono di utilizzare la bicicletta in alternativa all’auto privata, soprattutto nella versione molto più agile, di bicicletta elettrica, utile per le salite presenti nella città di Roma. Si tenga presente che nella città di Roma, per trasportare la bicicletta sui mezzi pubblici, è necessario acquistare un biglietto in più, a meno che non si posseda un abbonamento (mensile o annuale), mentre le biciclette pieghevoli possono viaggiare sempre gratuitamente. Inoltre, le biciclette non sono ammesse su tutti i veicoli (c/o Metro A, Metro B, Ferrovia Roma-Lido, le biciclette sono ammesse solo sui vagoni contrassegnati dal bollino “bike friendly”, solitamente il primo vagone in direzione di marcia Metro C: le biciclette sono ammesse sulle carrozze centrali del treno, sempre identificabili dall’adesivo apposto sulle porte scorrevoli. Infine, solo alcune linee di autobus e tram consentono il trasporto di biciclette e hanno orari specifici.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>Si tratta di una serie di interventi da realizzare utilizzando solo la segnaletica orizzontale e verticale sulle carreggiate delle infrastrutture stradali. Questa soluzione favorisce la realizzazione di corridoi per la ciclabilità per decongestionare il traffico motorizzato e favorire una ciclabilità diffusa. È realizzabile a basso costo e in tempi brevi, attraverso l’utilizzo dell’indispensabile sinergia tra Polizia municipale, Agenzia per la mobilità (ove presente). Un progetto simile di piste ciclabili “rapide” è stato realizzato anche in Germania per diverse decine di chilometri.</p>



Foto (a destra): FanPage  
 “Piste ciclabili temporanee realizzate a Roma (Italia)”

Foto (sotto):  
 Immagini del Regolamento che descrive le 5 tipologie di piste ciclabili temporanee applicate nell'area metropolitana di Roma.



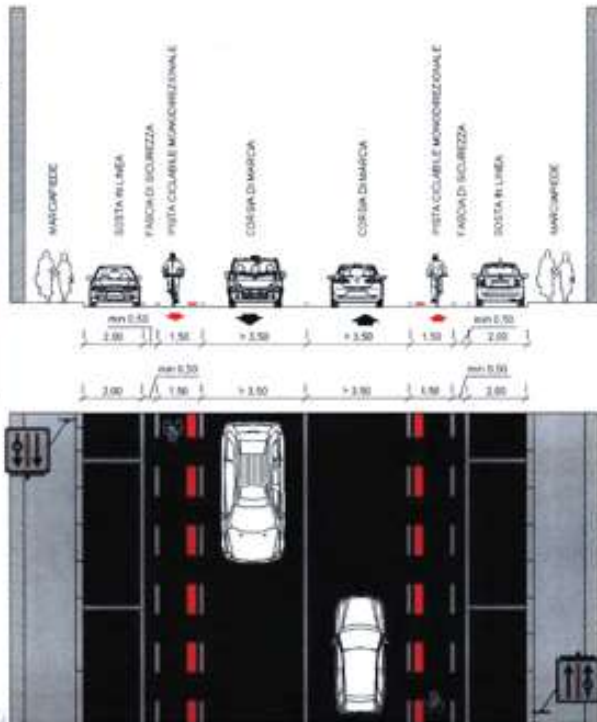
**Tipologia 1**  
 «REGOLAMENTO VIARIO»

Questa tipologia di pista ciclabile si configura come una monodirezionale in sede riservata di almeno 1,50 m di ampiezza in senso concorde con quello degli autoveicoli e si posiziona su una piattaforma stradale che presenta la sosta lato marciapiede.

Nel dettaglio la pista giace a sinistra della sosta, distanziandosi da essa, con un franco di almeno 50 cm per consentire l'apertura dello sportello dell'automobile in sicurezza.

In virtù della sua posizione rispetto alla sosta, la ciclabile è delimitata da segnaletica orizzontale tratteggiata (bianca e gialla) poiché è previsto che sia utilizzata dalle autovetture per raggiungere gli stalli di sosta.

Si ritiene utile sottolineare due aspetti. In primo luogo che, a solo titolo esemplificativo, è stata graficizzata la sosta in linea ma che è possibile attuare questo percorso ciclabile anche in presenza di sosta a spina e a pettine. In secondo luogo che l'inserimento di questa tipologia di pista prevede che la corsia di marcia veicolare abbia almeno un'ampiezza di 3,50 m per consentire il transito di veicoli pesanti. Tale soluzione prevede la riorganizzazione degli spazi delle corsie di marcia.



**PIANO ITINERARI CICLABILI TRANSITORI**

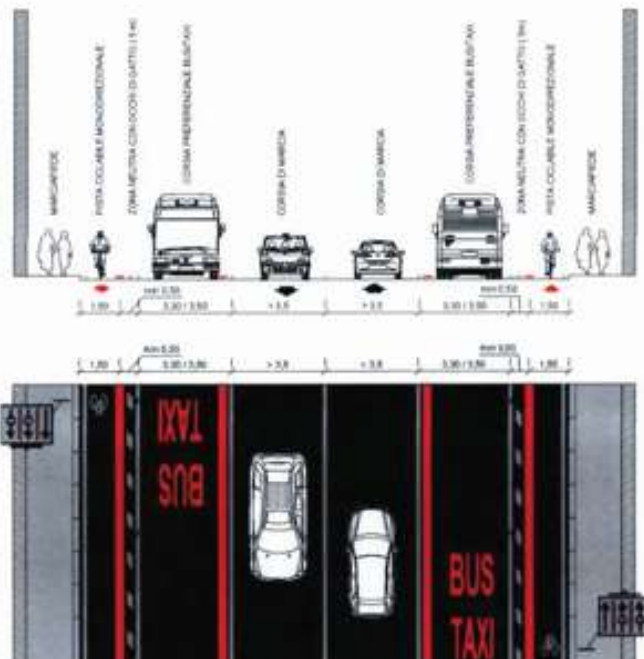
**Tipologia 2**  
 «PREFERENZIALE + CICLABILE»

Questa tipologia di pista ciclabile si configura come una monodirezionale riservata di 1,50 m di ampiezza che giace tra il marciapiede e una corsia preferenziale bus/taxi.

Viene individuata sulla piattaforma stradale sia da segnaletica verticale, con cartelli di uso corsie, che con segnaletica orizzontale, in particolare con una striscia gialla di 30 cm e pittogrammi ogni 15,00 m raffiguranti una bicicletta.

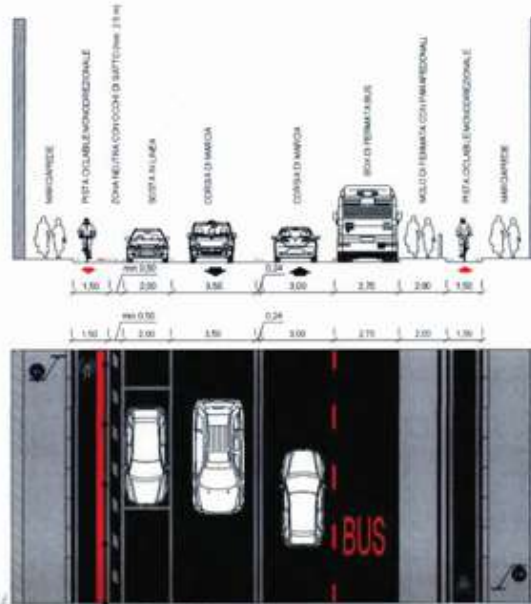
Per aumentarne la sicurezza e la visibilità è stata posta una fascia neutra di almeno 50 cm e una fila di occhi di gatto (ogni 5,00 m) tra la corsia preferenziale e la pista stessa.

Per la realizzazione di questa tipologia di pista non è prevista la presenza della sosta ai lati della piattaforma stradale.



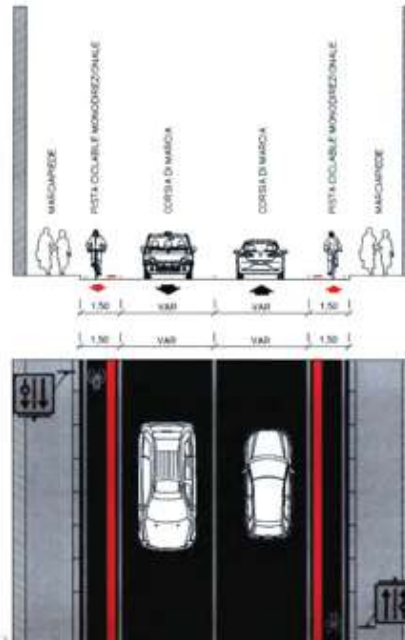
**Tipologia 3**  
**«CICLABILE TRA MARCIAPIEDE E SOSTA IN LINEA ANCHE CON MOLO DI FERMATA BUS»**

Questa tipologia di pista ciclabile si configura come una monodirezionale riservata di almeno 1.50 m di ampiezza.  
 La pista corre tra il marciapiede e la sosta in linea ed è definita dalla consueta striscia gialla di 30 cm e da una fascia neutra di almeno 50 cm. Per aumentarne la visibilità è stata inserita anche una fila di occhi di gatto che si distanziano di 2.50 m. Ove gli spazi stradali lo consentono la fascia neutra in segnaletica orizzontale può trasformarsi in camminamento pedonale non inferiore ad 1 m di larghezza.  
 Potrebbe verificarsi la circostanza in cui la sosta in linea sia interrotta ad esempio da un molo di fermata per il trasporto pubblico. In tal caso la pista ciclabile correrebbe tra il marciapiede ed il molo in sede propria per poi riprendere il suo percorso in sede riservata una volta superato il molo stesso. Si precisa che l'inserimento di questa tipologia di pista prevede che la corsia di marcia veicolare abbia almeno un'ampiezza di 3.50 m per consentire il transito di veicoli pesanti.  
 Per quanto riguarda il molo di fermata ne è stimato da realizzare uno a km per senso di marcia



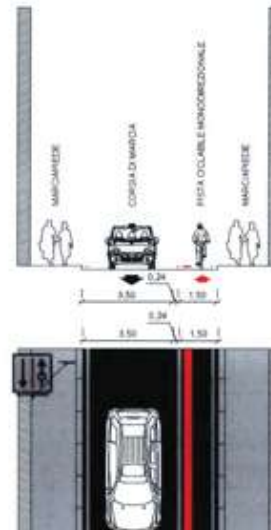
**Tipologia 4**  
**«CICLABILE AL POSTO DELLA SOSTA»**

Questa tipologia di pista ciclabile si configura come una monodirezionale riservata di almeno 1.50 m di ampiezza.  
 Nella soluzione rappresentata la pista corre tra il marciapiede e la corsia di marcia in senso concorde con i veicoli. Si è ipotizzata la sua giacitura in sostituzione della eventuale sosta in linea. In questo caso la corsia di marcia può avere un'ampiezza variabile a seconda delle sue caratteristiche e classificazioni (strada a senso unico, di livello locale, ect).  
 L'inserimento di questa tipologia di pista prevede che la corsia di marcia veicolare abbia almeno un'ampiezza di 3.50 m per consentire il transito di veicoli pesanti. La pista è realizzata eliminando dei posti utilizzati per la sosta.



**Tipologia 5**  
**«BICI DOPPIO SENSO CICLABILE»**

Questa tipologia di pista ciclabile si configura come una monodirezionale riservata di 1.50 m di ampiezza. È l'unica tipologia che prevede il senso discorde rispetto a quello degli autoveicoli ed è stata immaginata per le strade a senso unico in viabilità locale a carico veicolare ridotto.  
 Nel dettaglio la pista giace lato marciapiede ed è individuata con segnaletica verticale, tramite il cartello uso corsie, ed orizzontale con la consueta striscia gialla da 30 cm e la doppia striscia bianca invalicabile.  
 Si precisa che l'inserimento di questa tipologia di pista prevede che la corsia di marcia veicolare abbia almeno un'ampiezza di 3.50 m per consentire il transito di veicoli pesanti.

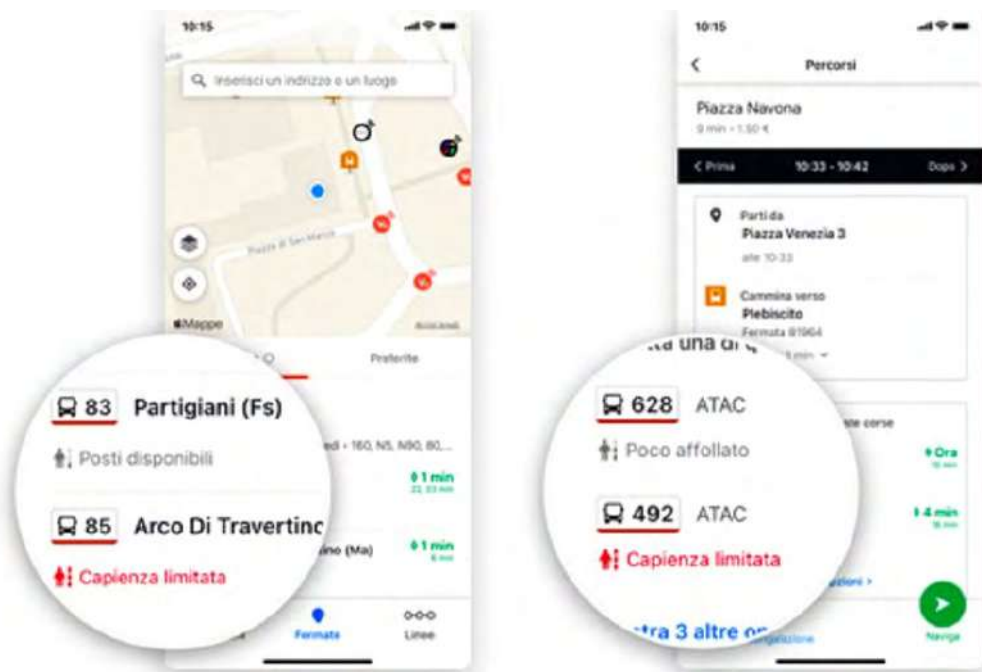


BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<b>APP che conta il numero di utenti a bordo di un autobus</b>
<b>Partner</b>	ANCI Lazio
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	ATAC e MOOVIT
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓ <b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	✓ % Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
	<p>L'emergenza da Covid-19 ha messo in luce il problema del sovraffollamento dei trasporti, dovuto all'ovvia necessità di mantenere la distanza fisica tra gli utenti. Con la riapertura delle attività dopo il lockdown, treni, metro e autobus hanno ricominciato a registrare affollamenti, e il controllo del flusso dei passeggeri resta di difficile gestione. Un sensore contapersone per il trasporto pubblico, basato su tecnologia 3D stereoscopica, si è rivelato molto utile per contare con precisione le persone che salgono sui mezzi, ma anche per pianificare orari e percorsi sulla base di dati reali. La soluzione consiste in un sensore di conteggio passeggeri automatico sviluppato appositamente per il settore dei trasporti.</p> <p>I sensori 3D sono stati integrati nel nuovo trasporto pubblico messo a disposizione dall'amministrazione locale, con l'aggiunta di tutto ciò che è necessario per l'utilizzo sui veicoli. A giugno 2021 si è conclusa con successo la sperimentazione del nuovo servizio Moovit sui mezzi ATAC, per quanto riguarda l'afflusso di mezzi a bordo in tempo reale. Il funzionamento è semplice: è necessario scaricare l'app Moovit per Android o iOS, verificare che sia aggiornata all'ultima versione disponibile e verificare il livello di riempimento della corsa d'interesse.</p> <p>Il servizio è attivo solo sui mezzi di superficie appartenenti alla nuova flotta <b>"+Bus x Roma"</b> (circa 400 unità in circolazione), e il numero di passeggeri è stimato attraverso il contapasseggeri digitale installato a bordo del mezzo. Esistono tre livelli di segnalazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posti disponibili</li> <li>• Poco affollato</li> <li>• Capienza limitata (con affluenza a bordo del 50% dei posti disponibili in piedi e seduti, come definiti dal DPCM).</li> </ul>

<p><b>Principali risultati</b></p>	<p>Un accordo tra ATAC e Moovit ha consentito l'introduzione di una funzionalità dell'App per la mobilità urbana Moovit che segnala in tempo reale agli utenti l'affluenza a bordo dei mezzi Atac. La sperimentazione, iniziata a febbraio e terminata a giugno 2021, ha coinvolto il 30% della flotta in esercizio, percentuale che è cresciuta e continuerà a crescere proporzionalmente con le consegne dei nuovi veicoli. Visto il successo di questa funzionalità Moovit ne ha aggiunta un'altra: la possibilità di segnalare il livello di affollamento alla fermata. Gli stessi utenti in attesa alla fermata segnaleranno lo stato di affollamento direttamente nell'app in modo da rendere le informazioni disponibili anche agli altri utenti che utilizzano l'app Moovit. Nell'app Moovit, grazie alla collaborazione con Atac, sono quindi a disposizione degli utenti le seguenti informazioni: arrivi in tempo reale, livello di affollamento alla fermata, livello di affluenza a bordo e notifiche su eventuali modifiche al servizio. Aggiornamenti a 360° per fornire agli utenti del trasporto pubblico della capitale informazioni accurate per rendere gli spostamenti con i mezzi pubblici sempre più sicuri e comodi.</p>
<p><b>Lezione appresa</b></p>	<p>Durante il periodo di sperimentazione c'è stato un alto livello di approvazione da parte degli utenti in merito alla nuova funzionalità. Secondo un'indagine realizzata da Moovit, l'84% degli utenti di Roma ha definito questa funzione "assolutamente utile" per pianificare al meglio i propri spostamenti. Il 74%, invece, ha giudicato "corretti" i dati visualizzati sul proprio smartphone rispetto a quanto trovato a bordo.</p> <p>Questa buona pratica è essenziale per migliorare la qualità del servizio di mobilità offerto, poiché offre agli utenti una maggiore consapevolezza della percorribilità del trasporto pubblico e favorisce un migliore orientamento sia per gli utenti che per gli stessi gestori del servizio.</p> <p>La rilevanza di questa buona pratica e dell'esperienza realizzata è notevole poiché in Italia i fondi per la mobilità sostenibile del Piano di Recupero e Resilienza (circa 3,6 miliardi di euro), prevedono l'obbligo di integrare il conteggio delle persone nei progetti di mobilità sostenibile e questo vale sia per i mezzi di trasporto come gli autobus ma anche per i treni.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>Nel trasporto pubblico le esigenze sono simili a quelle di altri contesti, come le attività commerciali e locali, ma le norme applicabili sono diverse: per questo motivo la tecnologia contapersone è stata adattata per l'installazione sui veicoli, soddisfacendo severi requisiti e standard impostati per autobus, treni, metro, tram e tutti i tipi di trasporto.</p> <p>La funzionalità mostrata sullo smartphone attraverso l'applicazione per la mobilità urbana è alimentata dai contapasseggeri digitali presenti a bordo degli autobus, che dopo la fase sperimentale sono diventati permanenti. All'inizio della sperimentazione i mezzi monitorati erano oltre il 30% della flotta in esercizio, percentuale che è cresciuta e continuerà a crescere proporzionalmente con le consegne di nuovi mezzi. Naturalmente, le applicazioni potrebbero essere diverse, tuttavia Moovit è l'applicazione utilizzata da oltre 950 milioni di persone ed è disponibile in più di 2500 città e in oltre 82 paesi nel mondo.</p> <p>Un servizio simile sulle previsioni di sovraffollamento degli autobus è stato lanciato da Google Maps in alcuni paesi, principalmente in India.</p>



*Immagine: una linea bus a Roma*



*Immagine: uno screenshot dell'App per la mobilità urbana "Moovit", con la funzionalità che indica il flusso del traffico in tempo reale.*

BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<b>Potenziamento del trasporto pubblico con 14 nuove linee di gran turismo</b>
<b>Partner</b>	ANCI Lazio
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Astral S.p.a. - Azienda Strade Lazio
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓ <b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	✓ % Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	In concomitanza con la riapertura delle scuole dopo il periodo di lockdown e al fine di mantenere le misure di distanziamento fisico necessarie per contrastare i contagi, è stato istituito un servizio straordinario di potenziamento del trasporto pubblico per rispondere al meglio alle esigenze di studenti e lavoratori durante il periodo della pandemia e in considerazione del ritorno in classe degli studenti delle scuole superiori. Dal 7 aprile 2021 è stato attivato questo servizio favorendo il mantenimento degli orari di apertura delle scuole materne, primarie e secondarie di primo grado. Tali linee sono state denominate "Linee S": una rete di autobus supplementari gestita da Astral spa, per conto della Regione Lazio, in collaborazione con Atac e Roma Servizi per la Mobilità. Le linee "S" sono circolari e si attestano ai nodi di interscambio della periferia (per chi arriva in città con le ferrovie e gli autobus regionali): Anagnina, Laurentina, stazione Aurelia, Saxa Rubra, Ponte Mammolo. Partono ogni 7 minuti, e, ad ogni capolinea c'è personale per orientare i passeggeri. Le linee effettuano 4-5 fermate e viaggiano ogni giorno per un totale di 6 ore (due fasce orarie: dal lunedì al venerdì 7-10 e 13-16, sabato 7-10), con circa 2.200 corse giornaliere in più rispetto al normale percorsi di trasporto pubblico.
<b>Principali risultati</b>	Le 13 linee di autobus "S" sono gestite da Astral con autobus Gran Turismo e collegano la periferia al Centro in corrispondenza dei nodi di interscambio e a supporto dei servizi Cotral e Atac, offrendo un'alternativa alle linee metropolitane nei giorni feriali ed in particolari fasce orarie. Sono ammessi a bordo delle linee "S" i titolari di biglietti o abbonamenti Metrebus Roma o Lazio validi in zona tariffaria A. I dettagli dei percorsi e delle fermate delle linee "S" sono disponibili nell'area Mappe ( <a href="https://www.atac.roma.it/utility/mappe">https://www.atac.roma.it/utility/mappe</a> ).

<p><b>Lezione appresa</b></p>	<p>Una rete di autobus integrativi (gestita da Astral spa, per conto della Regione Lazio, in collaborazione con Atac e Roma Servizi per la Mobilità), ha offerto un servizio rimodulato per rispondere al meglio alle esigenze di studenti e lavoratori. È stato predisposto un adeguamento dinamico dell’offerta, sulla base della reale domanda degli utenti emersa nelle prime settimane di operatività. Sono state effettuate integrazioni di linea, modifiche agli itinerari e alla frequenza, introduzione di nuove fermate o razionalizzazione di quelle esistenti. La principale novità riguarda l’introduzione di una linea completamente nuova, la “S15 Acilia” nata per soddisfare le esigenze degli utenti della ferrovia Roma-Lido al fine di decongestionare gli afflussi e contenere i livelli di utilizzo. Parimenti, in considerazione dell’elevata affluenza, è stata incrementata la frequenza della Linea “S03 Belle Arti”, con una frequenza ogni 4 minuti e non più ogni 7 minuti. Sulla stessa linea è stato modificato anche il capolinea nord, ora situato in piazza Mancini per una maggiore interconnessione con le linee di autobus locali. La frequenza della Linea “S04 Centocelle”, a fronte di un prolungamento della tratta per Termini, è stata invece ridotta ed ha una frequenza ogni 7’ anziché ogni 4’; alcune linee sono state soppresse (linee S05 Ostiense e S10 San Paolo). Si tratta di un piano dinamico che, sulla base di un monitoraggio costante, può essere modificato combinando le normative anticontagio sui livelli di riempimento dei veicoli con le reali richieste dell’utenza. Con tale pratica è stato possibile ridurre l’affollamento sui mezzi pubblici e limitare gli assembramenti.</p>
<p><b>Transferability</b></p>	<p>La buona pratica è facilmente trasferibile. Il potenziamento delle tratte delle linee S a Roma ha interessato 14 linee sparse in tutta la città. Contestualmente alla riapertura delle scuole sono stati quindi attivati 14 nuovi collegamenti autobus Gran Turismo, che collegano la periferia al Centro, in corrispondenza dei nodi di interscambio autobus e treno Cotral. Con l’obiettivo principale di ridurre l’affollamento sulle linee della metropolitana e limitare l’affollamento sui mezzi di trasporto tradizionali, è stata potenziata la mobilità di accesso al centro cittadino, favorendo una maggiore sicurezza per i vettori. Tutte le linee di trasporto restano invariate con le consuete fasce di servizio: 7-10 e 16-19 dal lunedì al venerdì, 7-10 il sabato. Sulle nuove linee “S” puoi salire con normali biglietti e abbonamenti validi per la zona tariffaria della città di Roma.</p>



Image: a newly activated bus of the S line (photo by the digital newspaper RomaToday)

Immagine: nuova linea “S” attivata a Roma (foto dal quotidiano “RomaToday”).

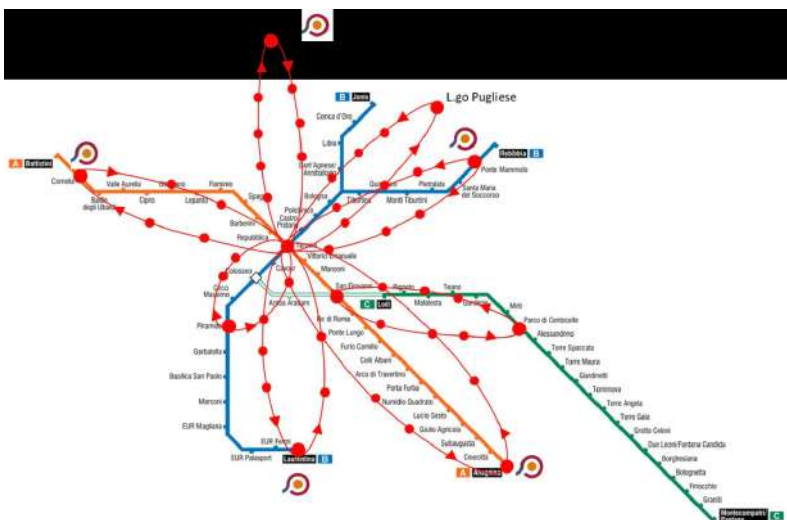
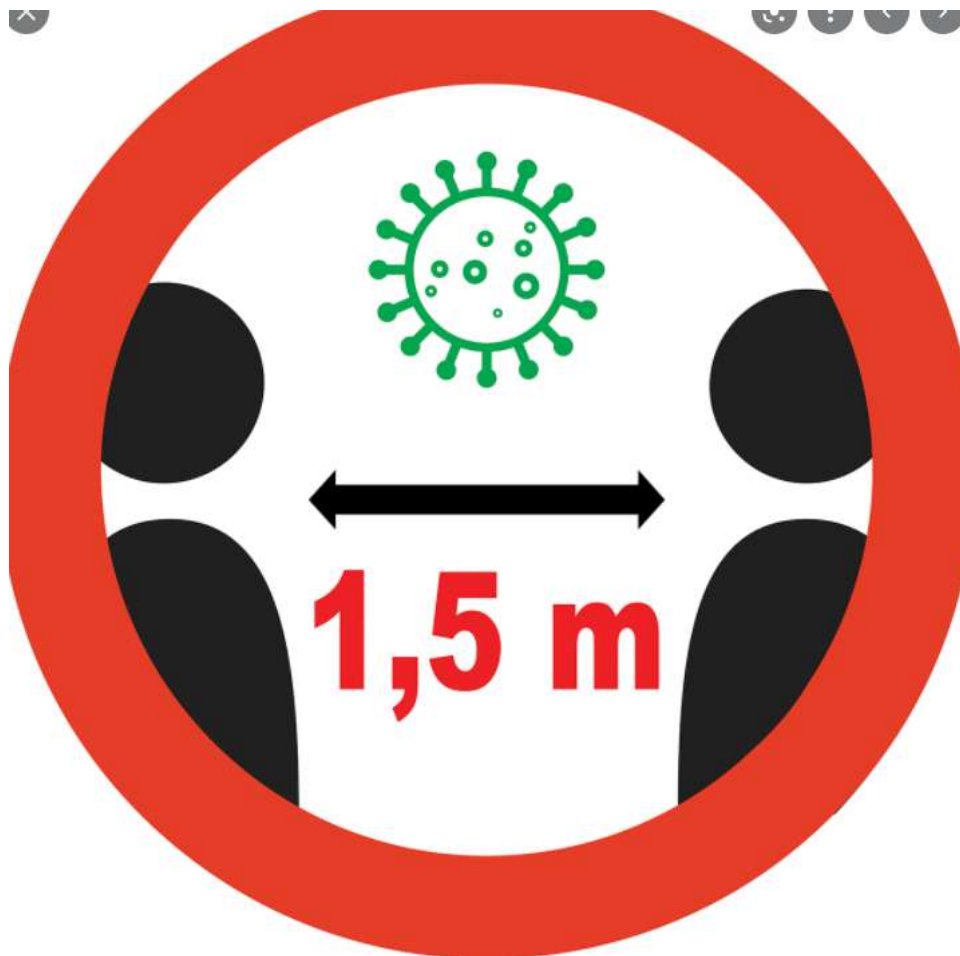


Immagine: la mappa delle 14 linee di collegamento gestite da Astral con autobus Gran Turismo che collegano la periferia di Roma con il centro città.



BUONA PRATICA REGIO-MOB		
<b>Titolo</b>	<b>Aumento della capacità di trasporto - Trasporto pubblico di passeggeri di Lubiana</b>	
<b>Partner</b>	Prometni institut Ljubljana (Slovenia)	
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Trasporto pubblico di passeggeri di Lubiana (Ljubljanski potniški promet - LPP)	
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓	<b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
		2) Mobilità condivisa
		3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
		4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
		% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	✓	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
		% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.	
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>Il compito più importante dell'azienda pubblica LPP è fornire un trasporto pubblico sicuro, affidabile e senza intoppi nell'area dell'intera Città di Lubiana e di sedici comuni suburbani. Tuttavia, garantire un trasporto passeggeri sicuro durante la pandemia da Covid-19 è stata una grande sfida. L'emergenza Covid-19 ha messo in luce il problema del sovraffollamento dei trasporti, dovuto alla necessità di mantenere la distanza fisica tra gli utenti. Nel contesto della pandemia, la percezione del trasporto pubblico è più rischiosa di quella privata a causa del contatto più stretto con altre persone, a volte inevitabile, nei mezzi e nelle stazioni del trasporto pubblico. Una delle misure con cui LPP ha tentato di affrontare la pandemia da COVID-19 è stata l'aumento della capacità di trasporto, incrementando il numero di autobus in circolazione, in modo che le persone potessero viaggiare mantenendo il distanziamento fisico.</p>	
<b>Principali risultati</b>	<p>Tra gennaio e settembre 2020, il trasporto pubblico di passeggeri è diminuito di circa il 50% rispetto allo stesso periodo nel 2019. Le persone hanno iniziato a utilizzare l'auto privata nel periodo della pandemia: non è stato possibile mantenere la distanza fisica tra le persone nel trasporto pubblico, a causa di ciò le persone si sentivano in pericolo. Grazie all'aumento del numero di autobus in circolazione, le persone si sono sentite più sicure nell'utilizzare il trasporto pubblico a Lubiana (le persone pertanto hanno occasione di viaggiare mantenendo maggiore distanziamento fisico), quindi è aumentato anche l'uso del trasporto pubblico.</p>	
<b>Lezione appresa</b>	<p>A causa dell'aumento del numero di autobus in circolazione, le persone si sono sentite più sicure ad utilizzare il trasporto pubblico (mantenendo il distanziamento fisico) e il numero di utenti del trasporto pubblico passeggeri ha ricominciato a crescere.</p>	
<b>Trasferibilità</b>	<p>Questa buona pratica è facilmente trasferibile e rilevante per il trasporto pubblico in generale, aumentando il numero di autobus in circolazione. Questo tipo di azione può ridurre il rischio di diffusione del coronavirus.</p>	



BUONA PRATICA REGIO-MOB		
<b>Titolo</b>	<b>Introduzione del “biglietto famiglia” per il fine settimana con il 75% di sconto su tutti i mezzi pubblici</b>	
<b>Partner</b>	Prometni institut Ljubljana (Slovenia)	
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Ministero delle Infrastrutture della Repubblica Slovena	
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓	<b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
		2) Mobilità condivisa
		3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
		4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
		% Comuni coinvolti nell’attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	✓	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
		% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
		% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>La sfida affrontata da questa buona pratica riguarda principalmente la necessità di far ritornare ad utilizzare il trasporto pubblico, da parte degli utenti, dopo l’abitudine di utilizzare prevalentemente i veicoli privati, durante la pandemia.</p> <p>L’introduzione dei Biglietti “Family Weekend” ha rappresentato un buon espediente per attrarre nuovamente all’uso del servizio di trasporto pubblico. Il nuovo biglietto consente a famiglie o gruppi di passeggeri fino a 5 o fino a 10 persone, compreso almeno un bambino di età inferiore ai 14 anni, di effettuare un numero illimitato di viaggi in autobus interurbano o in treno il sabato, la domenica e i giorni festivi per quattro giorni consecutivi. Il prezzo del biglietto è di 15 euro per gruppi fino a cinque persone e 30 euro per gruppi fino a 10 persone.</p> <p>Inoltre è stato introdotto uno sconto weekend del 75% sul costo dei biglietti: i viaggiatori possono viaggiare tutti i sabati, domeniche e giorni festivi nel periodo dal 1 luglio 2021 al 30 giugno 2022 con uno sconto del 75% su tutti i biglietti singoli in autobus interurbani e nel trasporto ferroviario nazionale.</p> <p>I vantaggi, validi dal 1 luglio 2021 al 30 giugno 2022, sono stati introdotti al fine di fornire un ulteriore incentivo a rilanciare il trasporto pubblico per passeggeri a seguito dell’epidemia di COVID-19 come una delle forme di mobilità più sostenibili. Il Ministero delle Infrastrutture invita tutti i viaggiatori, in particolare le famiglie e i gruppi che hanno consuetudine di utilizzare l’auto privata, a sperimentare i vantaggi di viaggiare con il trasporto pubblico, a condizioni particolarmente favorevoli.</p> <p>In questo modo si è puntato a limitare il volume del trasporto motorizzato privato in Slovenia e a contribuire agli obiettivi di riduzione degli impatti negativi dei trasporti sull’ambiente e sul clima.</p>	

<b>Principali risultati</b>	<p>Tra gennaio e settembre 2020, il trasporto pubblico di passeggeri è diminuito di circa il 50% rispetto allo stesso periodo del 2019. Le persone hanno iniziato a utilizzare l'auto privata nel periodo della pandemia: non è stato possibile mantenere la distanza sociale tra le persone nel trasporto pubblico, a causa di ciò le persone si sentivano minacciate. I vantaggi introdotti, validi dal 1 luglio 2021 al 30 giugno 2022, sono stati introdotti al fine di fornire un ulteriore incentivo e a rilanciare il trasporto pubblico passeggeri a seguito dell'epidemia di COVID-19 come una delle forme di mobilità più sostenibili. A causa dei grandi sconti offerti, le persone hanno ricominciato a utilizzare i trasporti pubblici poiché il trasporto pubblico è il mezzo di trasporto più conveniente.</p>
<b>Lezioni apprese</b>	<p>Gli utenti del trasporto pubblico sono sensibili ai prezzi e tale campagna ha portato a un maggiore utilizzo del trasporto pubblico.</p>
<b>Trasferibilità</b>	<p>Questa buona pratica è facilmente trasferibile e rilevante per il trasporto pubblico in generale, attraverso la riduzione del prezzo dei biglietti per l'utilizzo del trasporto pubblico. Questo tipo di azione può condurre a un maggiore utilizzo dei trasporti pubblici.</p>

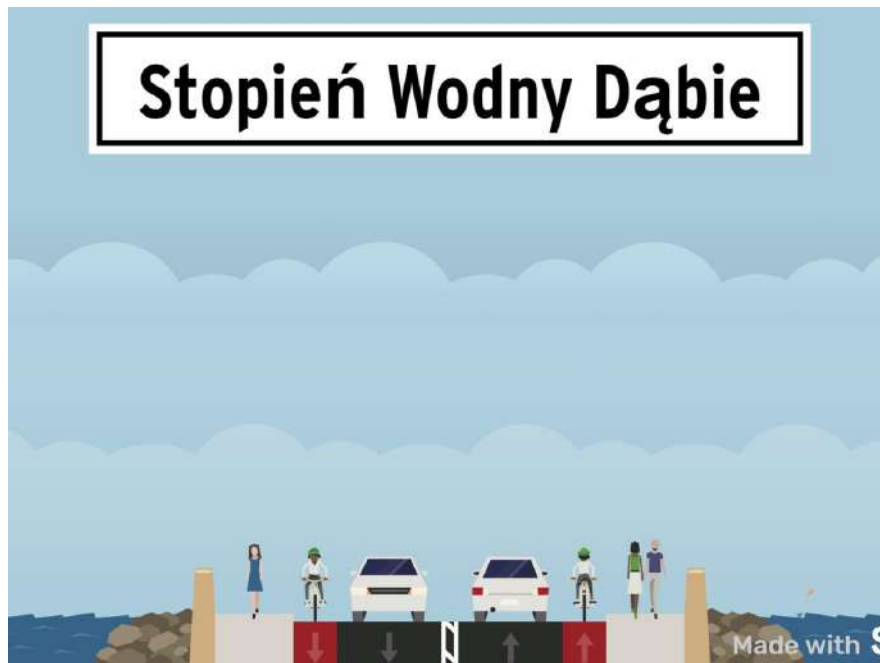
**PHOTO/S:**

*Photo caption:*



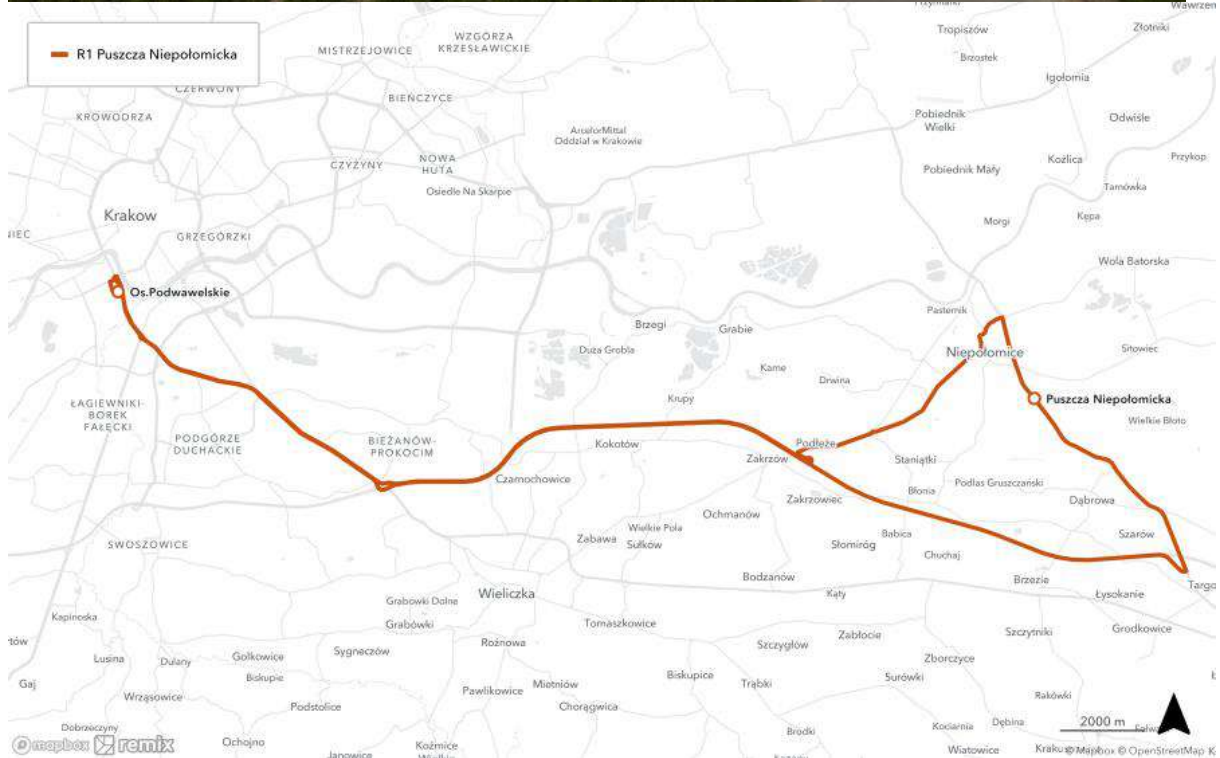
BUONA PRATICA REGIO-MOB		
<b>Titolo</b>	<b>Scudo per la mobilità</b>	
<b>Partner</b>	Comune di Niepolomice (Polonia)	
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Comune di Cracovia (uno degli stakeholder "REGIO-MOB" nella regione Malopolska)	
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>		1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
		2) Mobilità condivisa
	✓	<b>3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile</b>
		4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
		% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
		% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
		% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.	
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>Il Dipartimento "City Traffic Engineer and the Public Transport" dell'Autorità per il Trasporto pubblico di Cracovia ha stimato che durante il periodo di lockdown per pandemia da Covid-19, a seconda delle strade, il trasporto pubblico ha subito una diminuzione fino al 70% e il numero di passeggeri è diminuito dell'80-90%. Un ulteriore problema da risolvere ha riguardato la necessaria limitazione del numero di passeggeri, fattore che ha influito sull'efficienza del trasporto pubblico.</p> <p>Occupandosi di tutti gli aspetti relativi alla capacità di muoversi in modo efficiente intorno a Cracovia, l'Autorità per il Trasporto pubblico ha sottolineato il ruolo chiave di pedoni e ciclisti, andando a creare più spazio per loro nelle strade e sui marciapiedi, alleviando il carico sul sistema di trasporto pubblico, ancora limitato, e nelle zone riservate a parcheggio a pagamento. Sono state introdotte soluzioni che integrano la rete infrastrutturale esistente e aiutano a muoversi in sicurezza in città anche nei mesi successivi all'ingresso delle restrizioni.</p> <p>La distanza fisica, la forte pressione delle auto nel centro cittadino, dove scarseggiano i parcheggi disponibili, e la mancanza di continuità delle infrastrutture ciclabili non incoraggiavano alla ciclabilità, anche con il bel tempo.</p>	
<b>Principali risultati</b>	<p>All'inizio sono stati introdotti circa 7 km di piste ciclabili temporanee a Cracovia. Sono stati inoltre accelerati i cambiamenti previsti per la riorganizzazione del traffico che hanno incluso nuove piste ciclabili. Sono stati allargati marciapiedi che risultavano troppo stretti laddove era impossibile mantenere la distanza consigliata rispetto ai pedoni. È stata implementata un'organizzazione del traffico settoriale nel centro della città che consente l'accesso in auto verso ogni abitazione, negozio o ristorante, ma limita lo spazio stradale verso il centro città poiché genererebbe traffico aggiuntivo su strade strette.</p>	

<b>Lezioni apprese</b>	Durante il periodo della pandemia, le persone sono più disponibili del solito alle nuove idee. È la possibilità per le città di testare nuove soluzioni, ad es. sostituire la corsia delle auto con quella dei ciclisti e analizzare quale influenza ha tale cambiamento sul traffico, sui ciclisti, ecc. A Cracovia la maggior parte dei cambiamenti introdotti dallo “scudo della mobilità” è successivamente diventato permanente.
<b>Trasferibilità</b>	Lo “scudo per la mobilità” a Cracovia mostra che le città potrebbero supportare pedoni e ciclisti con un investimento a basso costo. Senza la pandemia, era impossibile introdurre i cambiamenti adottati, a causa della protesta degli utenti proprietari di autoveicoli.

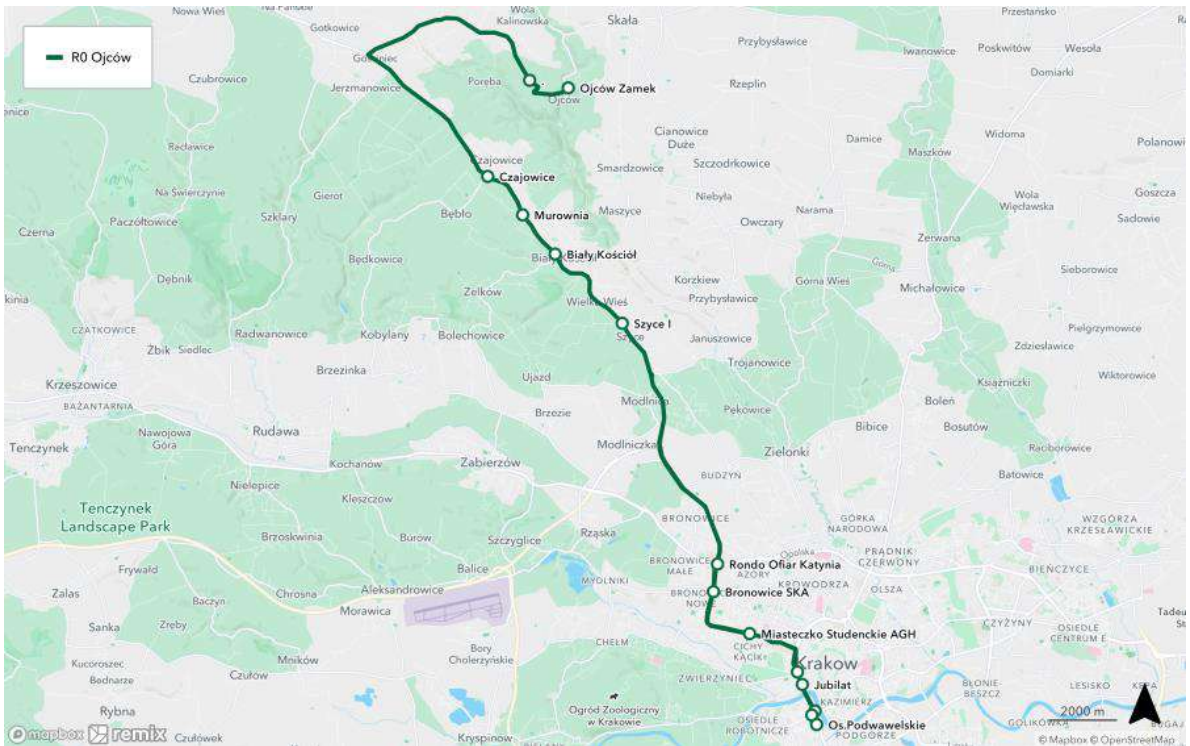
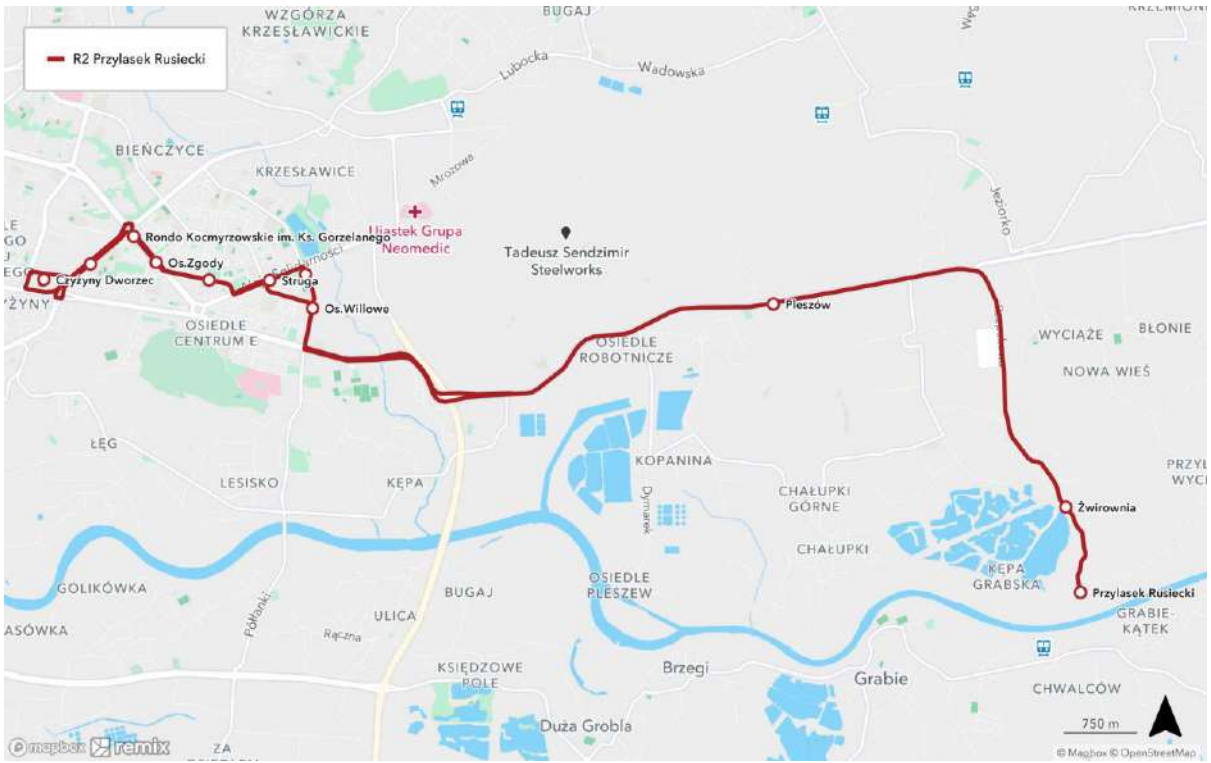


BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<b>Linee di autobus aggiuntive durante il COVID-19</b>
<b>Partner</b>	Comune di Niepolomice (Polonia)
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Comune di Cracovia - (uno degli stakeholder "REGIO-MOB" nella regione Malopolska)
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓ <b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓ % Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	✓ % Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓ % Aumento della qualità della vita dei cittadini.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>La città di Cracovia nella primavera del 2021 ha deciso di avviare l'iniziativa denominata: <i>Recreation Bus Lines</i>, nata da una delle attività del progetto "<i>Krakow in shape</i>". La città ha avviato questo progetto, dopo mesi di lockdown causati dal COVID-19, per incoraggiare le persone ad uscire, scoprire il quartiere di Cracovia e, soprattutto, per migliorare lo stato mentale dei cittadini. All'inizio, gli abitanti potevano raggiungere la foresta di Niepolomice, il parco nazionale di Ojc w, le valli di Cracovia e la foresta di Wolski. In città d'estate si aggiungono a questi, i famosi laghi balneabili. Alla fine di luglio è stato anche possibile viaggiare in autobus fino al comune di Krzeszowice con riconoscimento reciproco della validità dei biglietti dei treni. Le linee hanno operato fino a metà ottobre. Il raggiungimento della maggior parte di questi luoghi non erano disponibili con i mezzi pubblici. Le linee operavano nei fine settimana con bel tempo. Le persone tramite l'acquisto di un biglietto potevano utilizzare la rete di linee messe a disposizione senza costi aggiuntivi, indipendentemente dal fatto che il biglietto fosse ad esempio solo per la zona 1 o per la zona 2. Per alcune persone poteva anche trattarsi dell'uso di un biglietto cittadino standard. Il trasporto è stato adeguato alle restrizioni legate al COVID-19 (mascherine, mantenimento della distanza, disinfezioni dentro-fuori, limiti dei passeggeri).</p> <p>La pratica è stata estremamente importante a causa del numero crescente di persone in Europa con problemi psicologici a seguito dei numerosi blocchi causati dal COVID-19.</p>
	<b>Principali risultati</b>

<b>Lezioni apprese</b>	Le nuove linee hanno incoraggiato le persone senza auto o patente a raggiungere le aree verdi intorno Cracovia. A parte ciò, le persone non dovevano preoccuparsi del parcheggio, cosa che rappresenta un problema nel caso delle destinazioni più popolari. Il progetto ha avuto un'influenza positiva sulla qualità della vita dei residenti, sulla riduzione delle emissioni di CO <sup>2</sup> e sull'efficienza dei collegamenti nella regione e, soprattutto, sul miglioramento dello stato psicologico dei cittadini durante un blocco pandemico.
<b>Trasferibilità</b>	Questa buona pratica è facilmente trasferibile. Probabilmente ci sono molte città, dove sono presenti aree verdi nella regione ma sono assenti i collegamenti tramite mezzi pubblici o collegamenti diretti. Il successo ottenuto dalla città di Cracovia ha dimostrato che le persone vorrebbero utilizzare queste connessioni, in particolare durante il lockdown.





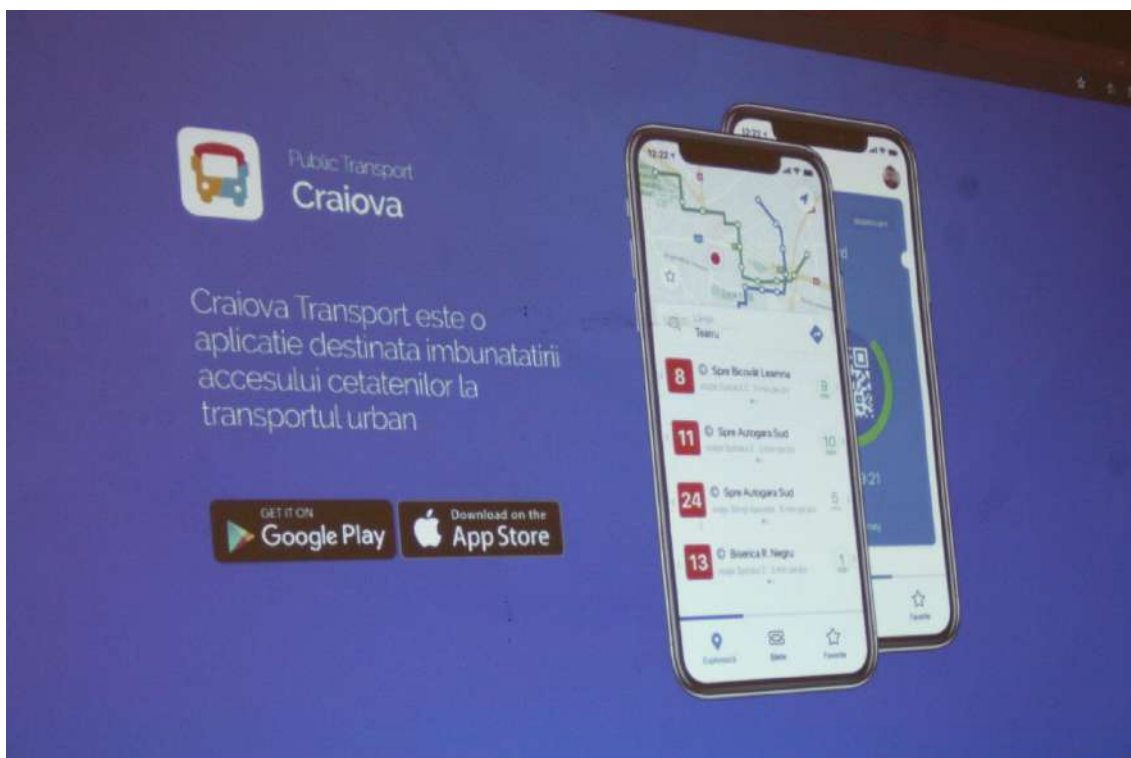


BUONA PRATICA REGIO-MOB		
<b>Titolo</b>	<b>Trasporto alle aziende durante il COVID-19</b>	
<b>Partner</b>	Comune di Niepolomice (Polonia)	
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Aziende nella zona di investimento di Niepołomice - (uno degli stakeholder "REGIO-MOB" nella regione Malopolska)	
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓	<b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
		2) Mobilità condivisa
		3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
		4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
		% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
		% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	✓	% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
		% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
		% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>Alcune aziende nella zona di investimento di Niepołomice gestiscono in proprio il trasporto in autobus per i dipendenti. Aziende come ad esempio la Nidec, Trefl, Poczta-Polska avevano deciso di lanciare questo tipo di trasporto già prima della pandemia. Nell'agglomerato urbano di Cracovia non è facile da trovare opzioni di trasporto pubblico, quindi sono apprezzati vantaggi come l'autobus per andare al lavoro (soprattutto da luoghi dove non c'è un collegamento diretto con Niepołomice).</p> <p>Durante la prima fase del progetto Regio-Mob, sono state realizzati diversi incontri con i portatori di interesse al fine di comprendere come utilizzare tutto il potenziale della Buona Pratica. Durante un incontro, l'azienda Nidec ha condiviso in dettaglio la propria esperienza per il trasporto collettivo dei lavoratori, e sono state coinvolte anche altre parti interessate, il che ha consentito un'ulteriore studio ed analisi sull'attuazione e sviluppo della buona pratica.</p> <p>Quando è iniziata la pandemia da COVID-19 e il governo ha imposto limitazioni ai trasporti pubblici, si è scoperto che possedere un trasporto in autobus o avere un accordo con una compagnia di autobus poteva aiutare le aziende manifatturiere a continuare ad operare, nonostante i blocchi. Il principale fattore positivo era che i lavoratori che usufruivano degli autobus provenivano da una sola azienda (nei tempi delle restrizioni più severe viaggiavano assieme solo i lavoratori di una sola impresa). Non si mescolavano con lavoratori di altre aziende. Inoltre il trasporto è stato adattato alle restrizioni legate al COVID-19 (mascherine, mantenimento della distanza, disinfezioni dentro e fuori, limiti dei passeggeri).</p> <p>Durante la pandemia, MAN Trucks ha deciso di lanciare il proprio servizio di trasporto per i propri lavoratori. Grazie alla partecipazione al gruppo di portatori di interesse REGIO-MOB, la MAN Trucks ha avuto l'opportunità di conoscere come poter realizzare questo tipo di servizio di trasporto e poterlo replicare.</p>	

<b>Principali risultati</b>	<p>Il pendolarismo dei lavoratori che utilizzano una linea di trasporto su autobus aziendale riduce il contatto dei dipendenti con altre persone. Tale azione limita i contatti delle persone e allo stesso tempo consente il mantenimento delle attività produttive. Ultimo ma non meno importante, è il fattore legato ai lavoratori che continuano a recarsi al lavoro in autobus, senza dover utilizzare l'auto privata.</p>
<b>Lezioni apprese</b>	<p>È molto difficile operare in tempo di pandemia per le aziende manifatturiere. Da un lato le aziende hanno necessità di continuare ad operare e i lavoratori che operano in fabbrica devono raggiungere le aziende. D'altra parte, l'interruzione non pianificata della produzione è molto dannosa per l'azienda stessa. Pertanto è auspicabile qualsiasi azione per ridurre al minimo il rischio di diffusione del virus.</p>
<b>Trasferibilità</b>	<p>Questa buona pratica è facilmente trasferibile. Per le grandi aziende avviare un proprio trasporto per i dipendenti non rappresenta un costo significativo, e questo tipo di azione può ridurre il rischio di diffusione del COVID19. Inoltre tale pratica potrebbe rappresentare un vantaggio per i lavoratori, per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti nell'ambito della comunità di lavoratori di un'area territoriale.</p>

BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<b>App Trasporti CRAIOVA</b>
<b>Partner</b>	Agenzia di sviluppo regionale del sud-ovest dell'Oltenia (Romania)
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	RAT Craiova
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓ <b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓ % Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
	<p>Nel contesto della pandemia, la percezione del trasporto pubblico è più rischiosa di quella privata a causa del più stretto contatto con altre persone che avviene, a volte in modo inevitabile, nei mezzi e nelle stazioni di trasporto pubblico. L'applicazione web Craiova Transport è un nuovo strumento introdotto da RAT - l'operatore responsabile del trasporto pubblico a livello comunale -, attraverso il quale i passeggeri sono informati sull'orario di arrivo del mezzo di trasporto in stazione, sulle rotte esistenti o attraverso le quali può acquistare biglietti o abbonamenti, utilizzando il proprio cellulare. Questo strumento è estremamente rilevante nel contesto della pandemia in quanto i viaggiatori possono acquistare i biglietti di viaggio con un solo clic ed evitare il contatto diretto con altre persone in coda e con il venditore in biglietteria. Questa app è gratuita e disponibile online nei principali siti degli operatori. Dopo aver acquistato il biglietto sull'applicazione, il passeggero dovrà anche convalidarlo tramite applicazione, quando sale sull'autobus. Ogni passeggero può convalidare il suo viaggio con un solo clic. Avvia un processo dinamico che non può essere contraffatto. Il controllore ispezionerà visivamente il biglietto.</p> <p>Con l'ausilio del sistema di e-ticketing, l'applicazione mobile fornisce ai passeggeri anche una serie di informazioni relative al trasporto pubblico a Craiova: dati sui tempi di attesa alle stazioni, orari reali di arrivo dei mezzi di trasporto, percorsi e linee disponibili. Al momento è in funzione anche il sistema di viaggio tramite carte elettroniche, con circa 5.000 persone che acquistano queste carte a Craiova. Le autorità affermano che tale numero non è né alto né basso, ma si aspettano che il numero di utenti possa aumentare a seguito dell'installazione prevista di validatori elettronici sui nuovi autobus e tram.</p>

<p><b>Principali risultati</b></p>	<p>Aumento del numero di passeggeri</p> <p>Principali vantaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun biglietto cartaceo da produrre;</li> <li>• Non è necessario portare con sé contanti o trovare un chiosco dei biglietti o pagare l'autista/ conducente del mezzo di trasporto;</li> <li>• È possibile memorizzare i biglietti sul telefono per un uso futuro;</li> <li>• È possibile pagare una o più tariffe per un viaggio e/o un abbonamento;</li> <li>• È possibile conoscere l'ora in cui i mezzi pubblici sono previsti in una determinata stazione;</li> <li>• Per coloro che non conoscono la città, potranno conoscere sempre il percorso di un determinato mezzo di trasporto e le stazioni dove ferma;</li> <li>• È possibile trovare il percorso desiderato attraverso lo strumento di pianificazione di viaggio.</li> </ul>
<p><b>Lezioni apprese</b></p>	<p>-</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>Questa buona pratica ha un elevato potenziale di trasferibilità ed è molto rilevante per il trasporto pubblico in generale.</p> <p>L'App è molto utile non solo per i passeggeri, ma anche per i responsabili politici che potrebbero utilizzare i dati per conoscere l'impatto del COVID-19 sui modelli quotidiani sulla domanda di trasporto. Sulla base di questa analisi, l'operatore pubblico potrebbe proporre future decisioni da intraprendere per comprendere e gestire al meglio gli impatti delle pandemie sul trasporto pubblico.</p>



BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<b>Azioni specifiche nei sistemi di trasporto a supporto delle misure COVID-19</b>
<b>Partner</b>	Agenzia di sviluppo regionale del sud-ovest dell'Oltenia (Romania)
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Comune di Ramnicu Valcea
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	✓ <b>4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi</b>
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓ <b>% Aumento della qualità della vita dei cittadini.</b>
	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>La pandemia da COVID-19 ha posto grandi sfide per i sistemi di trasporto pubblico in tutto il mondo e ha costretto i responsabili politici a prendere decisioni in un contesto di incertezza. Al fine di ridurre il rischio da contagio da COVID-19 nei trasporti pubblici, comprese la limitazione del livello di occupazione dei veicoli e stazioni, il tempo di esposizione (lunghezza del viaggio) e l'applicazione di standard igienici avanzati (tra cui sanificazione e ventilazione), il Comune di Ramnicu Valcea insieme all'operatore pubblico locale ha deciso di estendere la capacità di trasporto per alcune linee di autobus utilizzando autobus più grandi o aumentando la frequenza degli autobus. Ciò ha considerato anche la necessaria limitazione del tasso di occupazione in un autobus al 40%. Come misura pilota è stata avviata una proposta per l'utilizzazione di minibus per trasportare gli alunni, in parallelo, per i percorsi solitamente congestionati. Il comune ha svolto anche un ruolo chiave nella creazione di quadri politici per promuovere una mobilità attiva sicura, anche attraverso investimenti in infrastrutture sicure per pedoni e ciclisti, riallocazione dello spazio pubblico attraverso diverse azioni e attività: promozione dell'evento "Una giornata senza auto", il progetto "Accrescere la mobilità urbana pedonale e ciclabile" che prevede 46,33 km di piste ciclabili all'interno di una rete funzionale interconnessa su tutto il territorio comunale, otto parcheggi per biciclette e cinque centri intelligenti per il noleggio di biciclette, tre ponti sul fiume Olanesti, dedicati esclusivamente a pedoni e ciclisti, oltre a 15 km di passeggiate lungo i fiumi Olanesti e Olt.</p> <p>Link: <a href="https://www.gds.ro/Local/Valcea/2021-09-21/ziua-fara-masina-laramnicu-valcea-miercuri-transport-gratuit-pe-autobuzele-eta/">https://www.gds.ro/Local/Valcea/2021-09-21/ziua-fara-masina-laramnicu-valcea-miercuri-transport-gratuit-pe-autobuzele-eta/</a></p>
<b>Principali risultati</b>	Aumento della qualità della vita dei cittadini

<b>Lezioni apprese</b>	-
<b>Trasferibilità</b>	Questa buona pratica ha un elevato potenziale di trasferibilità ed è molto rilevante per il trasporto pubblico in generale. Può promuovere un sistema di trasporto sicuro e sostenibile a breve termine e aprire la strada a opzioni di trasporto più sane ed efficaci per tutti gli utenti.



BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<b>Realizzazione di una campagna di marketing “personalizzata” sui Trasporti Pubblici</b>
<b>Partner</b>	Comune di Langadas (Grecia)
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Comune di Langadas (Partner del progetto europeo SMARTA <sup>1</sup> , cofinanziato dalla Commissione Europea) <sup>1</sup> <a href="https://ruralsharedmobility.eu/">https://ruralsharedmobility.eu/</a>
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓ <b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓ % Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell’attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓ % Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓ % Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	Il Comune di Langadas, situato nell’adiacente regione della Macedonia Centrale, è composto da 7 Municipi e da un’area rurale complessiva a bassa densità di popolazione. In collaborazione con l’Università Aristotele di Salonicco e l’operatore locale di trasporto pubblico, OASTh, il Comune ha realizzato una forte campagna informativa “faccia a faccia” rivolta a tutti i cittadini. L’obiettivo della campagna era superare le “barriere comportamentali” per l’utilizzo del servizio di trasporto pubblico nelle aree periurbane e rurali, in particolare per il trasporto da e verso il centro città della grande area urbana di Salonicco. Inoltre, la campagna si è concentrata sulla produzione di effetti tangibili in termini di migliore utilizzo del trasporto pubblico (modal split), insieme alla comprensione delle esigenze degli utenti target attraverso un più stretto coinvolgimento/partecipazione dei cittadini alla progettazione del trasporto pubblico. La campagna si è basata su un approccio “b2b” con i cittadini ed è stata realizzata attraverso un’ampia gamma di iniziative “customer oriented”. Pertanto, è stato adottato un approccio più “marketing”, che da solo costituisce un’innovazione nel campo del trasporto pubblico locale.
<b>Principali risultati</b>	Principali obiettivi della buona pratica: da un lato, la campagna era mirata a superare la percezione negativa e la scarsa consapevolezza dei servizi disponibili promuovendo un maggiore utilizzo dei servizi già attivi nell’area circostante Langadas e il punto di interscambio con i principali collegamenti verso la città di Salonicco.  Inoltre, la campagna è stata progettata per comprendere meglio le esigenze dei gruppi target al fine di personalizzare l’offerta per essere più facilmente sostenibile nel tempo e riprogettare i servizi di trasporto per l’area rurale di Langadas.  L’obiettivo principale della campagna “Active Mobility” è stato quello di promuovere l’uso del trasporto pubblico attraverso un approccio di <i>travel marketing</i> innovativo e personalizzato. L’approccio attivo si riferisce a:



<p><b>Principali risultati</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Un processo “più proattivo” di informazione agli utenti (attuali e potenziali) in base alle loro esigenze individuali.</li> <li>2. Un’informazione di dettaglio che va oltre la semplice fornitura di informazioni agli utenti, attraverso un approccio B2B, coinvolgendo diversi stakeholder, e attraverso il quale il gruppo di cittadini è stato informato su servizi di trasporto pubblico sui percorsi, frequenze e altri elementi utili che potevano essere commentati per favorire il dialogo sull’argomento. Di conseguenza, si è svolto un processo di valutazione che ha aiutato l’operatore a migliorare le prestazioni complessive dei propri servizi.</li> </ol> <p>I risultati principali includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La campagna di marketing “personalizzata” che ha raggiunto un tasso di risposta dell’81%. I feedback ricevuti tramite il questionario, inclusi reclami e possibili miglioramenti, sono stati condivisi con l’operatore di trasporto locale.</li> <li>• Con l’aiuto dell’intensa campagna di marketing, il fornitore locale di trasporto pubblico (OASTh) si è convinto a riprogettare le linee di autobus da e per le aree rurali, al fine di ridurre i tempi di percorrenza e ottimizzare i tempi di interscambio per il comune di Langadas, inclusa la definizione delle principali fermate nei paesi limitrofi e nelle aree rurali.</li> <li>• Confrontando il livello di utilizzo del trasporto pubblico tra il gruppo di utenti target (a cui è stata mirata la campagna informativa) e il gruppo di controllo nella valutazione ex post, il 6,67 % delle persone ha riferito di aver aumentato l’uso dei trasporti pubblici. Questo risultato va considerato anche tenendo conto che il costo della benzina è stato più conveniente nel periodo in cui si è svolta la campagna: i costi erano passati da Euro 1,57 a Euro 1,32. Questo fattore ha chiaramente influito sui risultati in quanto il motivo per l’utilizzo dei mezzi pubblici per spostarsi a Salonicco era quello di risparmiare denaro rispetto all’uso dell’auto.</li> </ul> <p>Gli altri risultati chiave della campagna di mobilità attiva di Langadas sono stati i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Partecipanti che hanno avvertito un miglioramento delle informazioni sulle opzioni di trasporto pubblico locale: +6,2%,</li> <li>• Coloro che si sono sentiti motivati a ridurre l’uso dell’auto: 22,7%,</li> </ul> <p>Secondo l’indagine post-campagna, coloro che hanno aumentato l’uso dei trasporti pubblici hanno effettuato, in media, 4,4 viaggi in auto in meno a settimana.</p> <p>Complessivamente, ciò si è tradotto in una riduzione delle emissioni di CO<sup>2</sup> di 70,4 tonnellate all’anno.</p>
<p><b>Lezioni apprese</b></p>	<p>Il caso di studio ha dimostrato che:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Una migliore cooperazione tra le parti interessate del trasporto (fornitori di trasporto pubblico, istituti di istruzione e ricerca come l’Università Aristotele e le comunità locali) può promuovere la mobilità sostenibile;</li> <li>2. L’applicazione di tecniche innovative al fine di superare le barriere comportamentali stabilite può portare a un cambiamento significativo dei modi convenzionali di spostarsi tra le destinazioni; e</li> <li>3. Il coinvolgimento degli utenti finali nella progettazione e valutazione dei servizi di trasporto attraverso tecniche moderne ha facilitato il miglioramento della pianificazione generale del servizio.</li> </ol>

<p><b>Lezioni apprese</b></p>	<p>Il ruolo di un attore “esterno” che coordina la campagna ha portato un approccio innovativo e una prospettiva diversa per realizzare la campagna, favorendo l’uso del trasporto pubblico. Il risultato è l’attuazione di un approccio innovativo per gli utenti del trasporto pubblico attraverso, in particolare, l’utilizzo strumenti di marketing, come l’approccio “B2B”. Ciò ha comportato un cambiamento significativo nella tradizionale percezione relativa all’uso del Trasporto Pubblico. Solo i servizi di Trasporto Pubblico su tratte fisse sono consentiti dalla normativa nazionale.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>La buona pratica ha evidenziato come strategie di coinvolgimento innovative possano essere utilizzate per affrontare meglio i requisiti di miglioramento dell’interconnessione tra i servizi urbani e interurbani. La campagna ha favorito un coinvolgimento più standardizzato dei cittadini nel servizio di trasporto pubblico locale, compreso il tema dell’utilizzo e la valutazione del servizio, che a sua volta ha consentito all’operatore di colmare le lacune tra le esigenze degli utenti e l’offerta di nuovi percorsi per il trasporto pubblico. La Buona Pratica può essere trasferita in altre aree che presentano caratteristiche rurali e periurbane, e vogliono intraprendere un’approccio con un forte focus nella campagna di marketing “faccia a faccia” o B2B. Inoltre, la buona pratica ha mostrato che l’utilizzo di un mix di azioni “proattive” e strumenti di marketing può stabilire un legame più stretto tra gli operatori e gli utenti, ottenendo un duplice risultato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• migliorare la consapevolezza sull’uso del trasporto pubblico e aiutare a superare le tradizionali barriere comportamentali, e</li> <li>• valutare i bisogni degli utenti al fine di migliorare la pianificazione del servizio rendendolo più vicino ai reali bisogni degli utenti.</li> </ul>





Hellenic Republic  
Region of Western Macedonia



## BUONA PRATICA REGIO-MOB

<b>Titolo</b>	<b>App mobile per il car sharing e car pooling - Progetto SMARTA2</b>	
<b>Partner</b>	Comune di Trikala (Grecia)	
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Comune di Trikala (Partner del consorzio SMARTA2, cofinanziato dalla Commissione Europea)	
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>		1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
	✓	<b>2) Mobilità condivisa</b>
		3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
		4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	✓	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
		% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
		% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	✓	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>I comuni di Trikala e Larisa (che si trovano entrambi nell'adiacente regione della Tessaglia, in Grecia) hanno offerto ai propri abitanti un'applicazione mobile per il car sharing e il car pooling. Attraverso il progetto SMARTA2, i cittadini di Trikala hanno ottenuto l'accesso a un'applicazione online gratuita, che mira a rendere più facile il trasporto dalle aree rurali al centro della città di Trikala.</p> <p>Obiettivi specifici:</p> <p>Realizzazione di un'applicazione di facile utilizzo e di una piattaforma web per il carsharing e il carpooling nelle comunità di "Megarchi" e "Megala Kalivia" al fine di ottenere informazioni caso per caso sulle opzioni disponibili: Car-sharing e il car pooling è una pratica molto comune all'estero e si è dimostrata molto efficace nel ridurre sia i costi di viaggio personali di una persona che vive fuori città sia nel ridurre l'inquinamento in un'area. Attraverso questa piattaforma online, i residenti dei due villaggi potranno essenzialmente organizzarsi in una comunità e "condividere" i loro viaggi da e verso il centro urbano della città.</p> <p>Una domanda di prenotazione online dei servizi esistenti, già offerti dal Comune di Trikala tramite un "Info Point" nella Piazza Centrale (indicativamente il "noleggio" di: a) biciclette, b) scooter per sedie a rotelle e c) armadietti con chiavi per riporre oggetti personali articoli).</p> <p>Lo scopo di questo servizio è quello di fornire a tutti i cittadini e visitatori la possibilità di muoversi per la città senza utilizzare la propria auto, avendo prenotato dal proprio cellulare un posto sicuro (per riporre in sicurezza i propri effetti personali) o per l'utilizzo di una bicicletta per un facile spostamento.</p> <p><sup>1</sup> <a href="https://ruralsharedmobility.eu/">https://ruralsharedmobility.eu/</a></p>	

<p><b>Principali risultati</b></p>	<p>Il progetto SMARTA2 ha introdotto ai residenti delle aree rurali intorno ai centri urbani il concetto di carpooling insieme all'utilizzo di soluzioni di mobilità alternativa per raggiungere il centro città o per spostarsi all'interno dell'area urbana. Le città di Trikala e Larisa (che si trovano entrambe nell'adiacente regione della Tessaglia, in Grecia), in qualità di "città dimostrative" hanno creato un'app per il carpooling online al fine di soddisfare le esigenze della popolazione rurale. L'app fornisce informazioni in tempo reale e l'accesso alla prenotazione online ai servizi di mobilità esistenti che operano nella città di Trikala, come ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informazioni in tempo reale sull'orario di arrivo previsto degli autobus ad una specifica fermata,</li> <li>• Armadietti intelligenti per il deposito di bagagli, attrezzatura da viaggio, borse della spesa, ecc</li> <li>• Scooter per sedie a rotelle per persone con bisogni speciali,</li> <li>• Biciclette</li> <li>• Altri servizi.</li> </ul> <p>Di conseguenza, la popolazione rurale è stata in grado di pianificare il trasporto da e per i centri cittadini, sulla base di un mix di servizi di mobilità sostenibile.</p>
<p><b>Lezioni apprese</b></p>	<p>Il progetto è stato presentato alle comunità locali e a tutti i principali stakeholder attraverso un workshop che si è svolto a gennaio 2020. Durante questo evento è stato implementato un processo co-creativo <i>bottom-up</i> per coinvolgere tutti gli stakeholder e assicurarne il supporto e cooperazione. Si sono svolti altri due faccia a faccia (uno a luglio e uno a settembre durante la Settimana europea della mobilità) per promuovere la candidatura al pubblico. A causa delle restrizioni della pandemia da Covid-19, non è stato possibile organizzare eventi in presenza. Pertanto, sono state organizzate attività di comunicazione e diffusione alternative, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono stati realizzati e ampiamente diffusi due video promozionali.</li> <li>• Poster e opuscoli dell'app SMARTA2 sono stati consegnati nelle aree rurali e nel centro di Trikala.</li> </ul> <p>Nonostante la pandemia da COVID19, sono stati compiuti sforzi significativi per informare le persone sulla nuova pratica, che ha portato a un maggiore interesse e consapevolezza.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>La risposta del pubblico finora è stata positiva. La città di Trikala ha una lunga storia di successo nell'implementazione di soluzioni di mobilità sostenibili e innovative. Pertanto, una comunità di mobilità molto attiva esiste già ed è positiva nel promuovere nuove idee come SMARTA2. La città di Trikala sta attualmente lavorando per valutare il servizio e creare un piano praticabile in termini di sostenibilità del servizio, sfruttamento e ampliamento. Lo stesso può essere impiegato dalle città che cercano di applicare un approccio simile.</p>





# Smarta2

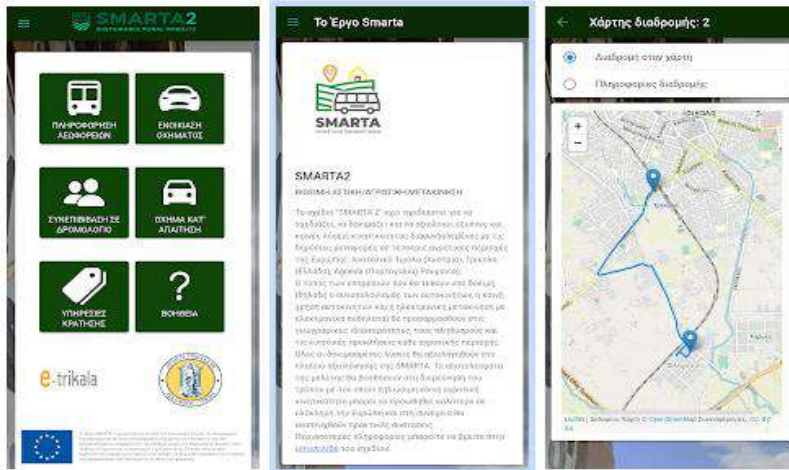
Dotsoft SA Ταξίδια και τοπικές πληροφορίες

PEGI 3

Αυτή η εφαρμογή είναι διαθέσιμη για όλες τις συσκευές σας.

Προσθήκη στη λίστα επιθυμιών

Εγκατάσταση







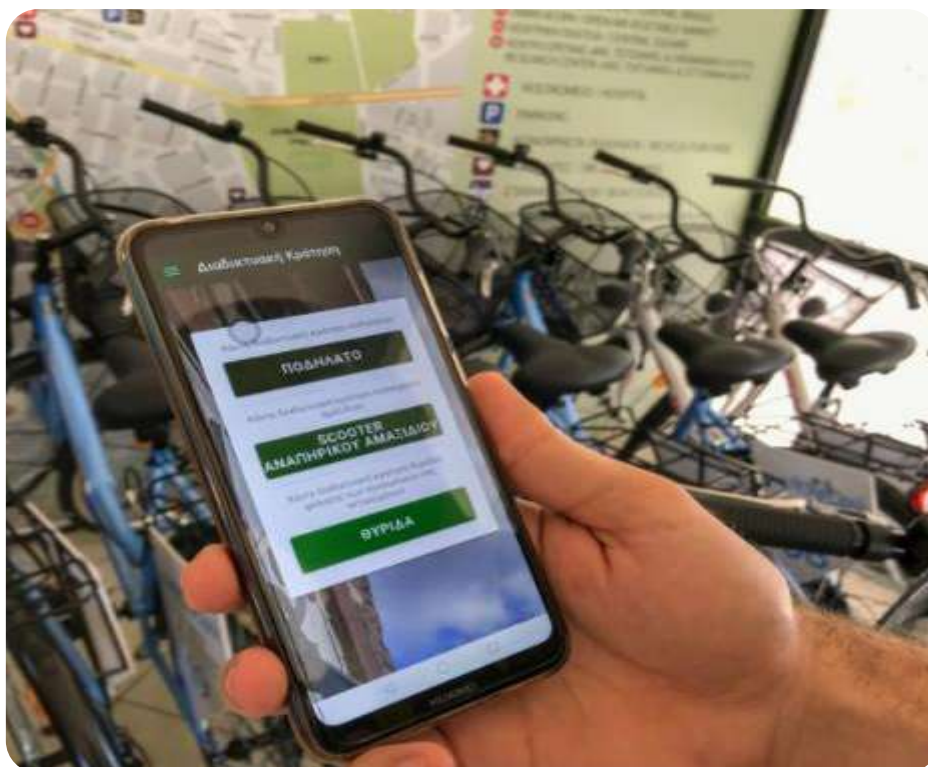
Hellenic Republic  
Region of Western Macedonia



## BUONA PRATICA REGIO-MOB

<b>Titolo</b>	<b>Smart Demand Responsive Transport App per trasporti pubblici e taxi - Progetto SMARTA</b>	
<b>Partner</b>	Municipality of Trikala (Grecia)	
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Comune di Trikala (Partner del progetto SMARTA2, cofinanziato dalla Commissione Europea)	
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>		1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
		2) Mobilità condivisa
		3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	✓	<b>4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi</b>
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	✓	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	✓	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
		% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
		% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓	% Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	✓	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>Attraverso il programma SMARTA 2, i cittadini di Trikala hanno ottenuto l'accesso a un'applicazione online gratuita, che mira a facilitare lo spostamento dai villaggi di Trikala al centro città. L'applicazione online SMARTA 2 è stata inizialmente testata dai residenti di piccole comunità, come Megali Kalivia e Megarchi, che desiderano spostarsi da e verso il centro di Trikala.</p> <p>Nello specifico, la piattaforma online fornisce quanto segue:</p> <p>Informazioni in tempo reale sul tempo stimato di arrivo di un autobus urbano ad una fermata specifica. Tenendo conto della situazione pandemica a causa del COVID-19 e con il supporto dell'<i>Urban Public Transport</i> di Trikala, i cittadini di queste due aree hanno ridotto il rischio di affollamenti presso le fermate dell'autobus. L'obiettivo raggiunto era di poter offrire la possibilità di essere avvisati-informati sull'ora esatta in cui l'utente poteva recarsi alla fermata dell'autobus, attraverso l'utilizzo dei telefoni cellulari o altri dispositivi. Un servizio on-demand invia una richiesta di prenotazione di un posto in autobus: le richieste sono raccolte e dall'<i>Urban Public Transport</i> di Trikala il quale è in grado di conoscere in anticipo la reale necessità di percorsi specifici per una pianificazione più pratica dei percorsi.</p>	
<b>Principali risultati</b>	L'obiettivo era di ridurre il numero di auto private utilizzate dalla popolazione rurale per i loro spostamenti quotidiani da e verso la città di Trikala, nonché eliminare la congestione del traffico, l'inquinamento e di fornire a chi non possiede un'auto una serie di servizi e soluzioni di mobilità per facilitare il loro viaggio in città.	

<p><b>Lezioni apprese</b></p>	<p>Il progetto è stato presentato alla comunità locale e a tutti i principali stakeholder attraverso un workshop che si è svolto a gennaio 2020. Durante questo evento è stato implementato un processo co-creativo dal basso per coinvolgere tutti gli stakeholder e assicurarne il supporto e la cooperazione.</p> <p>Si sono svolti altri due incontri in presenza (uno a luglio e uno a settembre durante la Settimana europea della mobilità sostenibile) per promuovere la partecipazione del pubblico.</p> <p>A causa delle restrizioni della pandemia da Covid-19, non è stato poi più possibile organizzare altri eventi in presenza. Pertanto, sono state organizzate attività di divulgazione alternativa, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono stati realizzati e ampiamente diffusi due video promozionali.</li> <li>• Poster e opuscoli dell'app SMARTA2 sono stati consegnati nelle aree rurali e nel centro di Trikala.</li> </ul> <p>Nonostante la pandemia da COVID19, sono stati compiuti sforzi significativi per informare le persone sulla nuova pratica, che ha portato a un maggiore interesse e consapevolezza.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>La risposta del pubblico finora è stata abbastanza positiva. La città di Trikala ha una lunga storia di successo nell'attuazione di soluzioni per la mobilità sostenibile e innovativa. Pertanto, una comunità per la mobilità sostenibile esisteva già e si è dimostrata propositiva nel promuovere nuove idee come SMARTA2.</p> <p>La città di Trikala sta attualmente lavorando per valutare il servizio descritto e creare un piano praticabile in termini di sostenibilità a lungo termine del servizio e al suo sviluppo. Lo stesso approccio potrà essere impiegato dalle città che cercano di applicare una soluzione simile.</p>







# Smarta2

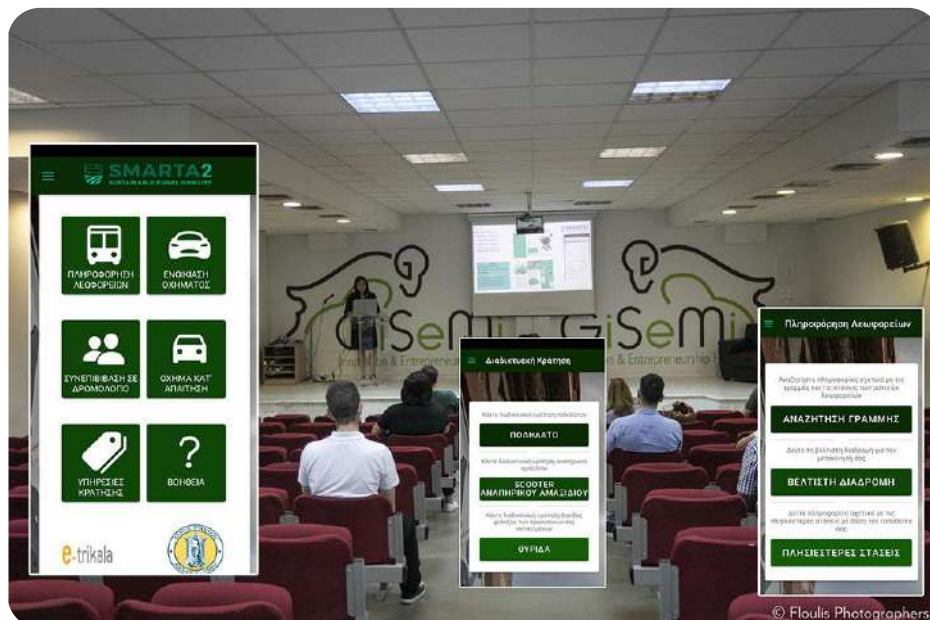
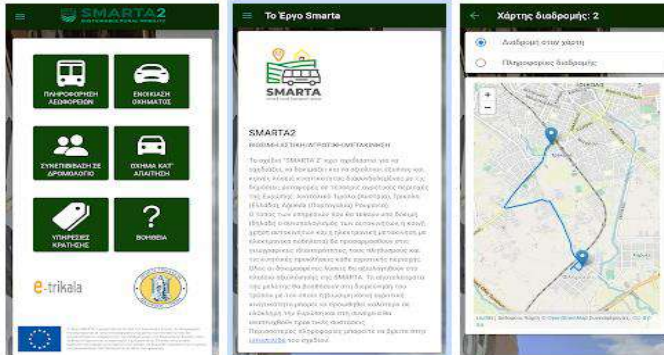
Dotsoft SA Ταξίδια και τοπικές πληροφορίες

PEGI 3

Αυτή η εφαρμογή είναι διαθέσιμη για όλες τις συσκευές σας.

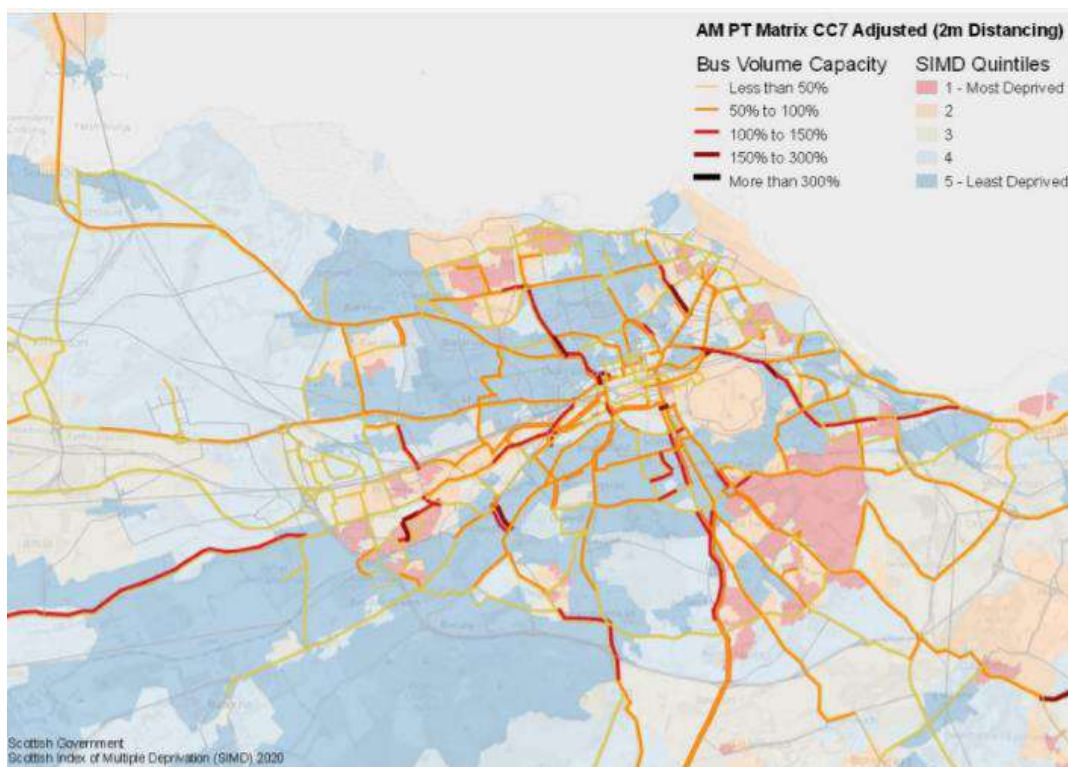
Προσθήκη στη λίστα επιθυμιών

**Εγκατάσταση**

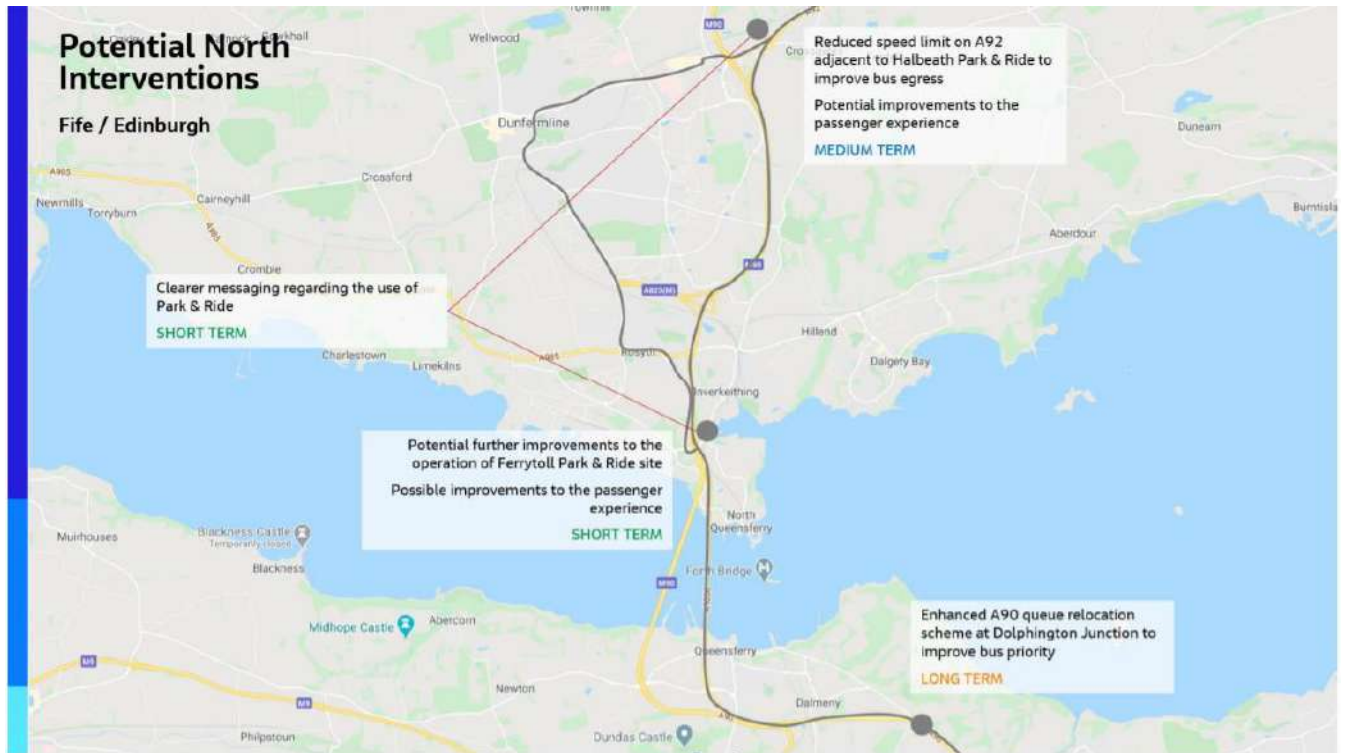


BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<i>Bus Priority Rapid Deployment Fund (BPRDF) [Fondo per il dispiegamento rapido prioritario degli autobus]</i>
<b>Partner</b>	SEStran (Regno Unito)
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	Transport Scotland, the City of Edinburgh Council
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓ <b>1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	✓ % Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓ % Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓ % Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>Il governo scozzese ha stanziato 10 milioni per sostenere il rapido dispiegamento di infrastrutture prioritarie di autobus, nel periodo pandemico, da parte delle autorità locali in tutta la Scozia.</p> <p>Lavorando in collaborazione con gli operatori di autobus, il nuovo fondo per le infrastrutture ha aiutato le aree della Scozia con la più alta concentrazione di congestione da traffico ad attuare misure temporanee, comprese le corsie o le stazioni degli autobus, al fine di rendere i viaggi in autobus più rapidi e affidabili per i passeggeri. A sua volta, ciò migliorerà l'attrattiva del viaggio in autobus incentivandone l'uso rispetto all'uso dei veicoli privati. Insieme a misure di viaggio simili, ciò aiuta anche a proteggere la qualità dell'aria nei centri urbani.</p> <p>Il governo scozzese ha realizzato questo intervento per fornire un sollievo immediato ad alcune delle linee di autobus più congestionate sulla base della mappa dei percorsi realizzata dal governo scozzese durante la crisi del COVID-19 (Link: <a href="#">Scottish Government's route map through the COVID-19 crisis</a>).</p>
<b>Principali risultati</b>	<p>Le autorità locali nel sud-est della Scozia hanno ricevuto 1,2 milioni in totale per misure di emergenza al fine di dare la priorità ai trasporti pubblici e migliorare i tempi di percorrenza degli autobus e l'affidabilità su alcune delle rotte più congestionate della regione.</p> <p>Il pacchetto di interventi è stato sviluppato dal <i>South East of Scotland Transport Transition Group</i>, che ha coinvolto Edinburgo, East Lothian, Midlothian, West Lothian, Fife, Scottish Borders, Falkirk e Clackmannanshire Councils, oltre a Transport Scotland e SEStran.</p>

<p><b>Principali risultati</b></p>	<p>Le misure adottate hanno mirato a incoraggiare e incentivare i viaggi in autobus come mezzo di trasporto attraente e sostenibile durante le restrizioni da lockdown le quali sono state revocate nel corso del 2021 e il traffico ha iniziato a tornare ai livelli precedenti.</p> <p>Tra gli interventi è stata introdotta l'estensione delle corsie degli autobus sulla A90 in città tra Cramond Brig e Barnton e sull'approccio A89 in direzione est per Newbridge, vari miglioramenti della segnaletica per un flusso di traffico più fluido e fermate degli autobus migliorate in luoghi chiave.</p> <p>Coordinato dal Consiglio della città di Edimburgo, il <i>South East of Scotland Transport Transition Group</i> ha collaborato con gli operatori di autobus e SEStran per sviluppare le singole misure, che ha prodotto una riduzione dei tempi di percorrenza fino a 12 minuti in alcune aree.</p>
<p><b>Lezione appresa</b></p>	<p>Il coinvolgimento degli operatori di autobus per identificare le misure necessarie per migliorare i tempi di percorrenza in autobus, nonché per monitorare il tempo risparmiato sulle rotte chiave, sono stati essenziali anche al fine di stabilire il risultato di successo del finanziamento nel sud-est della Scozia. Le misure adottate hanno contribuito a migliorare i tempi di percorrenza in autobus e a ridurre il rischio di trasmissione di virus durante l'utilizzo dei mezzi pubblici.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>Le tipologie di misure attuate, come l'espansione delle corsie degli autobus, i miglioramenti della segnaletica e il potenziamento delle fermate degli autobus, potrebbero essere attuate in altri paesi e regioni, al fine di accelerare i tempi di percorrenza degli autobus, in particolare sulle rotte più congestionate intorno alle aree urbanizzate.</p>



*Immagine: capacità di volume del bus per il rispetto dei 2m di distanza fra i passeggeri (come messo in atto dal governo Scozzese in risposta al Covid-19)*



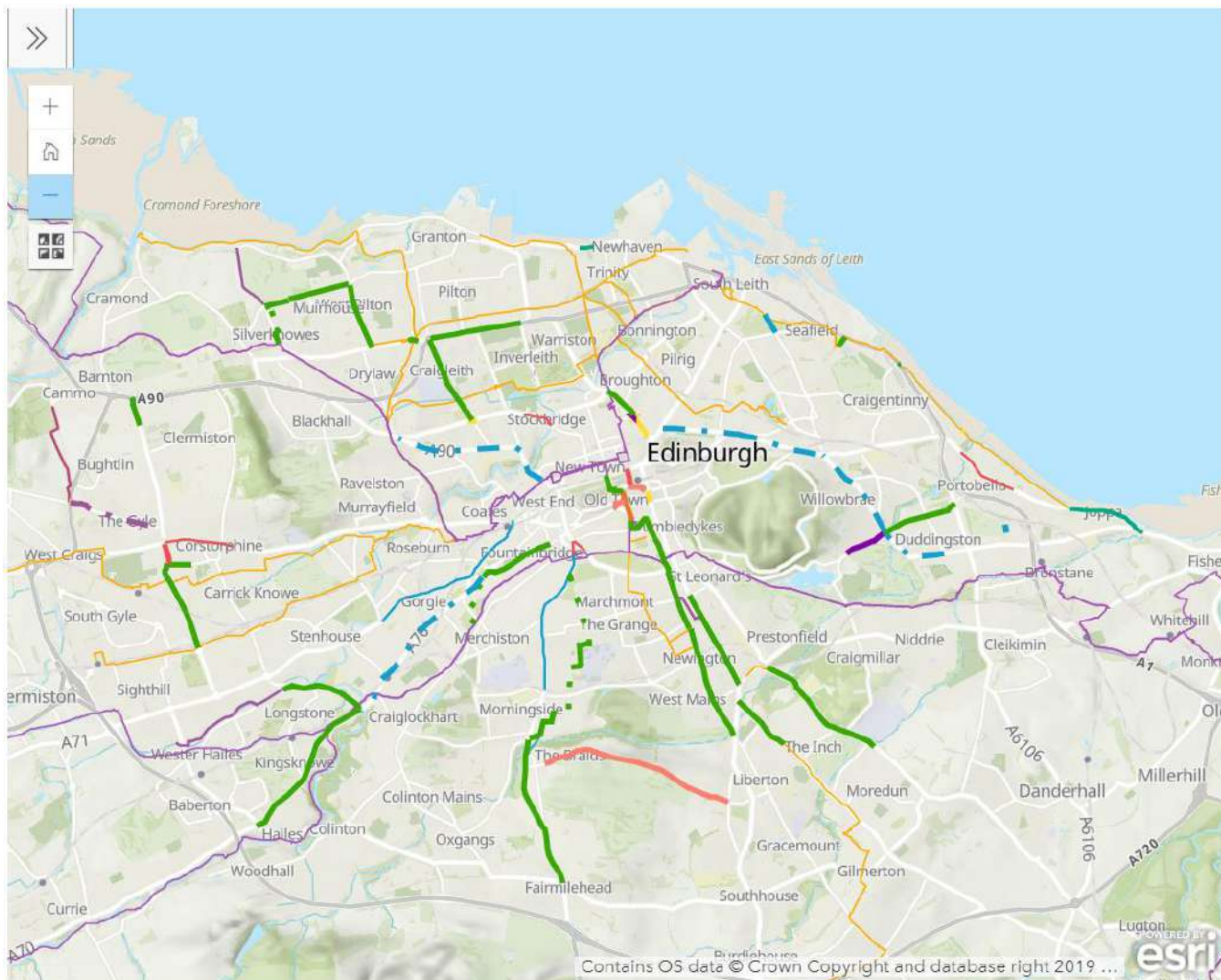
*Immagine: Esempio di interventi a nord di Edimburgo, come proposto alla Commissione per i Trasporti e l'Ambiente il 1 ottobre 2020.*

BUONA PRATICA REGIO-MOB	
Titolo	"Spaces for People" (Spazi per le persone)
Partner	SEStran (Regno Unito)
Organizzazione responsabile della buona pratica regionale	Transport Scotland, the City of Edinburgh Council
ARGOMENTI relativi alla buona pratica	1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
	2) Mobilità condivisa
	✓ <b>3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile</b>
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
INDICATORI relativi alla buona pratica	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	✓ % Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	% Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓ % Aumento della qualità della vita dei cittadini.
Breve descrizione della pratica	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
	<p><i>Spaces for People</i> è un programma infrastrutturale temporaneo che ha offerto finanziamenti e supporto per rendere più sicura la mobilità delle persone che scelgono di camminare, andare in bicicletta per percorsi essenziali e/o per l'esercizio fisico, durante la pandemia da Covid-19.</p> <p>Finanziato dal governo scozzese e gestito da <i>Sustrans Scotland</i>, il programma ha consentito agli organismi statutari di introdurre misure incentrate sulla protezione della salute pubblica, sul sostegno del distanziamento fisico e sulla riduzione del rischio di trasmissione del virus.</p> <p>Un totale di £ 11.409.322 è stato assegnato agli 8 enti locali della regione SEStran:</p> <p>£ 5.000.000 al Comune di Edimburgo</p> <p>£ 2.420.000 a <i>Fife Council</i></p> <p>£ 1.400.000 al Consiglio dell'<i>East Lothian</i></p> <p>£ 1.200.000 allo <i>Scottish Borders Council</i></p> <p>£ 641.500 al Consiglio del <i>West Lothian</i></p> <p>£ 367.000 al <i>Clackmannanshire Council</i></p> <p>£ 190.822 al Consiglio di <i>Midlothian</i></p> <p>£ 190.000 al Consiglio di <i>Falkirk</i></p> <p>La città di Edimburgo ha introdotto la misure "Spaces for People" nel 2020 e nel 2021 per dare alle persone più spazio sui marciapiedi e sulle strade durante la pandemia da Covid-19. Questi cambiamenti hanno creato maggiore spazio per tutti e a favore della mobilità lenta e hanno reso più facile e sicura la mobilità a piedi, in bicicletta, o usando una sedia a rotelle o altri ausili per la mobilità di carrozzine o passeggini.</p>

<p><b>Breve descrizione della pratica</b></p>	<p>Il Comitato ha anche adottato misure per sostenere le imprese per la riapertura delle attività e l'adattamento a un nuovo modo di operare anche a seguito del diverso uso dello spazio sui marciapiedi per organizzare il distanziamento e le file di sicurezza all'ingresso dei negozi.</p> <p>Tutti i programmi sono stati finanziati da oltre 5mln. da Sustrans, per i cambiamenti temporanei a Edimburgo.</p> <p>Maggiori informazioni possono essere trovate su:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="https://www.edinburgh.gov.uk/spaces-people-1">https://www.edinburgh.gov.uk/spaces-people-1</a></li> <li>• <a href="https://democracy.edinburgh.gov.uk/documents/s34888/7.1%20-%20Potential%20Retention%20of%20SfP%20measures.pdf">https://democracy.edinburgh.gov.uk/documents/s34888/7.1%20-%20Potential%20Retention%20of%20SfP%20measures.pdf</a></li> </ul>
<p><b>Principali risultati</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 39 km di infrastruttura ciclabile suddivisa per i pedoni;</li> <li>• 11 percorsi pedonali ampliati nel centro città e nelle posizioni del centro città per creare uno spazio più sicuro per i pedoni;</li> <li>• 2,5 km di spazio per i dispositivi per favorire l'esercizio fisico all'aria aperta;</li> <li>• 29 chiusure stradali o divieti di circolazione in prossimità degli ingressi delle scuole</li> <li>• 54 misure intorno alle scuole per ridurre il rischio di infezione, tra cui ampliamento della pavimentazione, nuovi cancelli e sistemi unidirezionali per l'accesso ai pedoni</li> <li>• Rimozione del disordine stradale come pali inutilizzati e segnaletica di parcheggio.</li> </ul>
<p><b>Lezione appresa</b></p>	<p>Il Consiglio della città di Edimburgo ha condotto una ricerca di mercato e ha tenuto una consultazione pubblica sull'impatto delle misure temporanee, al fine di informare il potenziale mantenimento delle misure sugli spazi dedicati ai pedoni.</p> <p>Ad esempio, alcuni dei benefici percepiti sono stati i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Più facile e sicuro camminare o andare in bicicletta per bambini e genitori;</li> <li>• Miglioramenti avvertiti dalle persone che si spostano a piedi e vanno in bicicletta;</li> <li>• Più spazio e migliori collegamenti per camminare/andare in bicicletta/fare jogging</li> <li>• Miglioramento della mobilità per le persone su sedia a rotelle o con problemi di mobilità.</li> </ul> <p>Alcuni degli svantaggi percepiti, tuttavia, sono stati i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il traffico aumenta a causa delle deviazioni causate per la chiusura delle strade;</li> <li>• Aumento della congestione del traffico;</li> <li>• Maggiore difficoltà di parcheggio o di ricevere consegne, per i residenti;</li> <li>• Disagi per gli automobilisti a causa delle strade chiuse al traffico;</li> <li>• Meno parcheggi nelle vie dello shopping;</li> <li>• Maggiori difficoltà per le persone che usano una sedia a rotelle;</li> <li>• Meno persone che acquistano localmente.</li> </ul> <p>È interessante notare che le indagini di consultazione e la ricerca di mercato sono di natura leggermente diversa. Questo perché la risposta alla consultazione include solo le persone che sono state motivate a prendere parte alla consultazione. Ciò significa che è improbabile che le risposte fornite siano statisticamente rappresentative dell'intera popolazione.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>Per attuare le misure temporanee, che possono restare in vigore fino a 18 mesi, il Consiglio ha utilizzato la procedura ETRO (<i>Experimental Traffic Regulation Order</i>) prevista dalla legge sul regolamento sulla circolazione stradale del 1984.</p> <p>Il Consiglio ha quindi condotto il processo di consultazione online e condotto la ricerca di mercato per raccogliere le opinioni del pubblico sulle misure temporanee e identificare quali misure mostravano il potenziale per essere rese permanenti attraverso un normale decreto per la regolamentazione del traffico.</p> <p>In occasione della Commissione Trasporti e l'Ambiente del Consiglio, tenutasi il 17 giugno 2021, è stato deciso che diverse misure sarebbero state mantenute, mentre altre sarebbero state rimosse in base alle opinioni del pubblico, emerse dalle indagini di consultazione e di ricerca di mercato.</p>

## Trasferibilità

A seconda della legislazione di altri paesi in merito alle misure di regolamentazione del traffico e dell'opzione per attuare misure temporanee, questo approccio alla realizzazione di infrastrutture temporanee per pedoni e biciclette può essere trasferito ad altre regioni e adottato in modo più ampio.



Esempi della misura attuata “Spaces for People” per gli spazi temporanei, attuate in città.

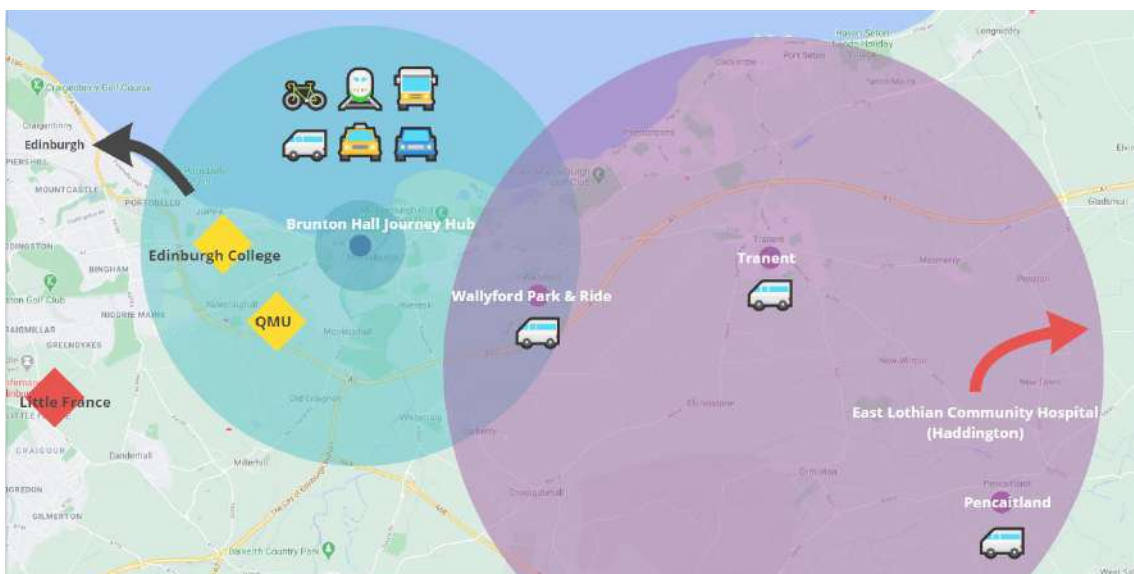
BUONA PRATICA REGIO-MOB	
<b>Titolo</b>	<i>Demand Responsive Transport (DRT) test di prova</i>
<b>Partner</b>	SEStran (Regno Unito)
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	SEStran
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	✓ <b>4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi</b>
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	✓ % Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓ % Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓ % Aumento della qualità della vita dei cittadini.
	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>SEStran ha collaborato con fornitori di tecnologia, un operatore di trasporto locale e l'<i>East Lothian Council</i> per sviluppare il progetto GO SEStran, che ha l'obiettivo di fornire una piattaforma <i>Mobility-as-a-Service (MaaS)</i> e un servizio <i>Demand Responsive Transport (DRT)</i> nel sud-est della Scozia. Questo progetto è stato finanziato dal <i>Transport Scotland MaaS Investment Fund Round 2</i>.</p> <p>Il progetto GO SEStran cerca di utilizzare <i>Mobility-as-a-Service (MaaS)</i> e il <i>Demand Responsive Transport (DRT)</i> abilitato alla tecnologia per affrontare due questioni fondamentali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mancanza di integrazione fisica e digitale dei trasporti nella regione</li> <li>• Trasporti a supporto dei più deboli, in tutta la regione.</li> </ul> <p>Con la creazione di una piattaforma MaaS regionale, SEStran intende supportare le autorità locali e gli operatori dei trasporti per fornire una rete di trasporto più efficiente e sostenibile e rendere più facile iniziative alternative all'uso dell'auto privata.</p> <p>A tal fine, il progetto fornisce una piattaforma <i>plug-and-play</i> multimodale <i>Mobility as a Service (MaaS)</i>, che si baserà sulla soluzione <i>Tactran ENABLE MaaS</i> esistente, basata su <i>Fuse Mobility</i> nella regione di Tayside.</p> <p>L'app MaaS renderà più veloce e conveniente per le persone pianificare, prenotare e pagare le soluzioni di mobilità alternative all'auto privata, che si tratti di autobus, treno, taxi, noleggio convenzionale o e-bike, car club, car sharing o qualsiasi altra forma alternativa emergente di trasporto. L'App è in grado di collegarsi all'infrastrutture dedicata a questi diversi modi di trasporto, realizzata presso il <i>Brunton Hall Journey Hub</i> nell'East Lothian.</p>



<p><b>Breve descrizione della pratica</b></p>	<p>Parte della motivazione alla base del progetto consiste nell'utilizzare l'innovazione digitale nel settore dei trasporti pubblici nella regione di SEStran, per sostenere le comunità rurali, gli anziani, i disabili e le persone più vulnerabili in termini di accesso alla mobilità, accesso a servizi chiave, migliorare il benessere, lotta alla solitudine, ecc. . Come parte del progetto, SEStran lavorerà con <i>Prentice Coaches</i>, <i>Liftango</i> e l'<i>East Lothian Council</i> per testare la tecnologia <i>Demand Responsive Transport</i> (DRT) come parte del servizio "109" già esistente. La tecnologia DRT offre il potenziale per ottimizzare rotte e servizi, in particolare alla luce della riduzione delle entrate finanziarie a causa dell'impatto della pandemia da COVID-19, contribuendo a proteggere e aumentare la redditività finanziaria della gestione dei servizi di autobus nelle aree rurali. Inoltre, la tecnologia DRT offre un grande potenziale per migliorare l'esperienza dell'utente e l'affidabilità dei servizi, coordinare meglio le risorse sottoutilizzate e fornire un'alternativa conveniente e attraente al trasporto pubblico convenzionale, in particolare nelle aree rurali. L'introduzione di un elemento DRT in quest'area aumenterà significativamente la capacità del servizio e la copertura geografica, migliorando la disponibilità del trasporto pubblico a un numero più ampio di comunità locali.</p>
<p><b>Principali risultati</b></p>	<p>La parte del percorso da Humbie a Tranent ha un carattere particolarmente rurale. Si propone di creare una zona DRT per questa parte del percorso, consentendo il prelievo su richiesta dei passeggeri invece di fissare un percorso di linea prefissato. Ciò aumenterà la copertura del trasporto pubblico nell'area (zona arancione) e consentirà agli autobus di rispondere alla domanda di trasporto di un numero maggiore di passeggeri. L'accorciamento della sezione fissa del tratto <i>Tranent - Haddington</i> consentirà a un autobus di operare in modo flessibile per periodi di 3 x 2 ore durante il giorno. Liftango ha simulato la zona DRT con autobus che iniziano e terminano a Tranent alle 9:00-11:00, 11:00-13:00 e 13:00 alle 15:00.</p> <p>Per esaminare come potrebbe funzionare un servizio come questo, Liftango ha condotto un "controllo dello stato della zona" basato su vari livelli di domanda prevista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un "<b>controllo dello stato della zona</b>" pone la domanda su come si comporterebbe il sistema man mano che più persone utilizzano il servizio (come uno stress test).</li> <li>• La simulazione ha costantemente aumentato la domanda per vedere come la zona e i veicoli gestiscono l'aumento della domanda.</li> <li>• Liftango condurrà simulazioni su varie richieste con un numero diverso di veicoli disponibili per prevedere quanti veicoli saranno necessari per mantenere quale livello di standard a un particolare livello di domanda.</li> </ul> <p>Il progetto GO SEStran ha ricevuto finanziamenti attraverso il <i>MaaS Investment Fund</i> e lancerà il test DRT nella primavera del 2022.</p>
<p><b>Lezione appresa</b></p>	<p>Il finanziamento di questo progetto è stato annunciato solo di recente e il processo DRT dovrebbe essere lanciato nella primavera del 2022, il che significa che è troppo presto per riassumere le lezioni apprese. Tuttavia, il progetto ha un budget per il monitoraggio e la valutazione e monitorerà attentamente le prestazioni della sperimentazione per stabilire i successi e identificare le lezioni apprese.</p> <p>A tal fine, Liftango lavorerà con Prentice e l'East Lothian Council per ottimizzare il servizio DRT. Tuttavia, il lavoro iniziale suggerisce che, nel giorno più intenso, sarebbero state presentate 32 richieste di viaggio, la maggior parte delle quali potrebbe essere soddisfatta. Ciò contrasta con i 32 viaggi compiuti attualmente nell'intera settimana.</p> <p>Durante i primi tre mesi di attività, l'East Lothian Council e Prentice esamineranno i dati ed effettueranno analisi per stabilire se un autobus aggiuntivo debba essere impegnato nel servizio. Questo sarà chiaramente un investimento importante da parte dell'operatore di autobus che la tecnologia aiuterà fornendo dati affidabili e significativi. In termini di integrazione nel sistema MaaS, il budget rivisto consente le seguenti integrazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Percorsi della linea <i>Liftango</i>, disponibilità, prezzi e collegamenti.</li> <li>• Intermodale (solo andata e pianificazione) dal DRT al proseguimento a favore del trasporto pubblico</li> </ul>

<p><b>Transferabilità</b></p>	<p>Uno degli obiettivi chiave di questo progetto è quello di affrontare la scarsità dei trasporti. Soprattutto nelle zone rurali, i trasporti pubblici possono essere scarsi o inesistenti. Questo non è elemento esclusivo della Scozia e l'adattamento dai servizi di linea fissa locali al <i>Demand Responsive Transport</i> può aumentare l'efficienza e ottimizzare la gestione del servizio, pur mantenendo la copertura del trasporto pubblico nell'area.</p> <p>In questo modo, l'innovazione digitale nel settore dei trasporti pubblici può essere utilizzata per sostenere le comunità rurali, gli anziani, i disabili e le persone più vulnerabili in termini di mobilità, accesso ai servizi chiave, miglioramento del benessere, lotta alla solitudine, ecc. Questo approccio può essere adottato in altre regioni dove c'è il potenziale per ottimizzare gli attuali servizi di linea fissa. Inoltre, questo progetto mostra il potenziale per l'integrazione del sistema DRT nelle piattaforme MaaS esistenti o nuove, il che aiuta ad aumentare la visibilità dell'offerta di servizi DRT.</p>
-------------------------------	--

*Immagine: la zona DRT proposta in arancione rispetto al servizio di linea fissa esistente (linea spessa arancione)*



*La piattaforma proposta MaaS e il test DRT nell'East Lothian Council.*

<b>BUONA PRATICA REGIO-MOB</b>	
<b>Titolo</b>	<b>Trasporto a Domanda Responsiva (DRT) pilota</b>
<b>Partner</b>	SEStran (Regno Unito)
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	SEStran
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓ 1) <b>Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale</b>
	2) Mobilità condivisa
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia
	✓ % Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.
	✓ % Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.
	✓ % Aumento della qualità della vita dei cittadini.
<b>Breve descrizione della pratica</b>	<p>Il SESTTC (il Gruppo) si è riunito per la prima volta il 3 giugno 2020, in risposta agli impatti legati alla pandemia da Covid-19 sui trasporti, per coordinare le risposte temporanee e transitorie nella regione scozzese di SEStran. Il Gruppo è stato costituito specificamente per sviluppare e supervisionare il Piano regionale per la transizione dei trasporti e la risposta per la transizione dalle misure di emergenza e di blocco attuate per far fronte alla crisi da COVID-19. Il Gruppo ha riunito partner locali, regionali e nazionali per pianificare congiuntamente la gestione della rete di trasporto e le eventuali misure aggiuntive necessarie durante tale periodo.</p> <p>Gli obiettivi del Piano, elaborati congiuntamente dal Gruppo, sono stati i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Supportare il cammino a piedi, la guida su due ruote e su bicicletta per tutti o parte dei viaggi di pendolari e non, per quanto possibile;</li> <li>• Massimizzare l'uso sicuro ed efficiente del trasporto pubblico e sostenere la continua redditività del sistema di trasporto pubblico.</li> <li>• Garantire che il trasporto pubblico fosse disponibile per coloro che dipendono maggiormente dai servizi di autobus, metropolitana e treno;</li> <li>• Gestire il potenziale dell'aumento dell'uso dell'auto privata durante l'allentamento del blocco;</li> <li>• Coordinare e diffondere la messaggistica regionale per supportare l'uso sicuro della rete di trasporto e la gestione degli spostamenti in coerenza con gli orientamenti nazionali;</li> <li>• Garantire che le misure facilitassero viaggi multimodali.</li> </ul> <p>Il piano ha stabilito la struttura del Gruppo comprendente un sotto-gruppo principale che coinvolgeva tutti gli otto Consigli dell'area SEStran, SEStran e Transport Scotland. Il Gruppo è stato presieduto congiuntamente da <i>Transport Scotland</i> e <i>Midlothian Council</i>.</p>

<p><b>Principali risultati</b></p>	<p>Il flusso di lavoro è stato concentrato attorno a tre corridoi incentrati a misure di sostegno dei viaggi in autobus a Edimburgo, con ulteriori sottogruppi istituiti sul tema della finanza e del monitoraggio e della valutazione, della comunicazioni, della gestione della domanda di viaggio e misure regionali più ampie.</p> <p>Al momento della costituzione del Gruppo di lavoro, molti impatti e dettagli sulla trasmissione del Covid-19 stavano ancora venendo alla luce. Non erano previste le restrizioni applicabili e impattanti l'accesso fisico alle attività e all'interazione umana che sarebbero state necessarie per quasi 18 mesi.</p> <p>Il periodo di tempo complessivo in cui le restrizioni Covid-19 sono entrate in vigore a vari livelli ha portato a un periodo prolungato della domanda di trasporto e a comportamenti di viaggio imprevedibili, con un chiaro impatto su tutti gli aspetti della rete di trasporto e in particolare sulle operazioni di trasporto pubblico.</p> <p>Il 9 agosto 2021, le restrizioni assunte per il lock-down sono state revocate dal governo scozzese, con i requisiti corrispondenti all'uso della mascherina nei negozi e per i trasporti pubblici come misure fra i controlli rimasti in vigore. Nell'agosto 2021, in linea con la misura "SC" dedicata ad enfatizzare il "business as usual" in tutti i settori e le sfere della vita, il Gruppo di lavoro ha accettato di concludere il focus temporaneo relativo alla "transizione" messa in campo dal medesimo Gruppo.</p>
<p><b>Lezione appresa</b></p>	<p>Il Gruppo ha sviluppato il Piano regionale per la transizione del settore trasporti, che consiste in un piano dinamico e riconosce come, nel contesto del COVID-19, sia necessario un coordinamento urgente tra differenti attori. Fornisce il contesto politico e la base di governance per massimizzare l'impatto delle misure e degli interventi di trasporto mirati a sviluppare una risposta alla pandemia da COVID-19. Queste misure e interventi temporanei sono stati attuati per migliorare i tempi di percorrenza in autobus e per ridurre al minimo il rischio di trasmissione da COVID-19 sui trasporti pubblici e sono stati finanziati dal governo scozzese attraverso il <i>Bus Priority Rapid Deployment Fund</i>. Il piano ha inoltre fornito i mezzi per dimostrare risultati positivi e per passare da misure temporanee a misure permanenti in linea con obiettivi di politica dei trasporti più strategici e a lungo termine.</p> <p>Gli obiettivi del <i>SESTTP</i> sono stati raggiunti nella misura in cui il lavoro del Gruppo si è concentrato principalmente sugli interventi per gli autobus, dato che le misure di viaggio attive venivano affrontate attraverso il programma <i>Spaces for People</i>. Tuttavia, i membri del Gruppo sono stati strettamente associati alla realizzazione del programma <i>Spaces for People</i>, garantendo forti connessioni e complementarità. Migliorando l'infrastruttura degli autobus, il <i>Bus Priority Rapid Deployment Fund</i> (BPRDF) che misura i tempi di percorrenza e l'ottimizzazione dei percorsi degli autobus, aiutando le persone a trascorrere meno tempo su un autobus, viaggiando in modo più sicuro.</p> <p>Il Gruppo ha coordinato efficacemente la messaggistica regionale che ha anche sostenuto la diffusione della messaggistica/orientamento a livello nazionale.</p> <p>Il Gruppo ha anche svolto un ruolo prezioso nel lavoro dedicato all'incrocio dei dati e per il quale sono emersi problemi, come nel caso della catena di approvvigionamento, i processi TRO, l'impatto della permanenza sulla gestione dei passeggeri, nonché la condivisione di informazioni su Mobility Hub, Mobility as a Service (MaaS) e Demand Responsive Transport (DRT). Ciò ha portato a una serie di discussioni in tutta la regione sul potenziale miglioramento del DRT, insieme a un'offerta di finanziamento al <i>MaaS Investment Fund Round 2</i> per un progetto MaaS/DRT nell'East Lothian, coordinato da SEStran.</p>

<p><b>Lezione appresa</b></p>	<p>Il Gruppo è stato istituito durante un'emergenza sanitaria pubblica e si è rapidamente organizzato per lavorare su tre livelli di governance. Parte dell'apprendimento potrebbe avere rilevanza per situazioni simili in futuro.</p> <p>Il ciclo regolare di riunioni ha facilitato le discussioni su sfide specifiche sollevate dai membri del Gruppo. Ad esempio, i membri del gruppo hanno potuto sollevare e discutere questioni emergenti, come il processo TRO in relazione alla permanenza delle misure temporanee BPRDF e <i>Spaces for People</i>, nonché affrontare sfide politiche e tempistiche urgenti. La comunicazione e un'adeguata messaggistica delle attività del Gruppo nei momenti di emergenza possono essere difficili. La lezione appresa nell'attuazione delle misure temporanee attuate saranno utilizzate per contribuire a rafforzare la disponibilità della regione a rispondere e ad adattarsi a qualsiasi futura emergenza pubblica.</p>
<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>Sono stati identificati e sviluppati interventi di trasporto urgenti e temporanei sulla base di una valutazione di ciò che fosse appropriato e realizzabile durante il periodo del Piano di transizione.</p> <p>L'esperienza del gruppo SEStran ha dimostrato che il lavoro prodotto a livello regionale può offrire vantaggi alle diverse parti coinvolte e aiutare a evitare la duplicazione degli sforzi. Il Gruppo ha fornito uno spazio per discussioni regolari su un'ampia gamma di questioni pertinenti o correlate, compresi i cambiamenti delle politiche nazionali in materia di salute pubblica. Il modello di governance ha consentito una stretta collaborazione tra le varie organizzazioni e può essere trasferito ad altre autorità regionali che governano il settore dei trasporti.</p>

**Monitoring Plan by key theme:**

### Key Monitoring Themes

- Bus performance
- Other Modes
- Public awareness / attitudes

	Bus Priority Rapid Deployment Fund			South East Scotland Regional Transport Transition Plan					
	Improve bus journey times	Increase public transport patronage	Protect air quality in city centres	Support walking, cycling and wheeling	Maximise safe and efficient use of public transport	Ensure public transport is available for those most dependent	Address the potential for an increase in private car use	Disseminate messaging	Facilitate connected journeys
Bus performance	✓	✓			✓	✓	✓		✓
Other modes	✓		✓	✓			✓		
Public awareness		✓		✓			✓	✓	

*Immagine: Fondo prioritario per l'implementazione rapida degli autobus: - Piano di monitoraggio. (riunione del Gruppo per la transizione dei trasporti del Sud-Est della Scozia, dell'8 ottobre 2020).*

## Monitoring Plan by Corridor Intervention:

### A90

	Bus Data		General Traffic Data			Awareness
	Patronage	Journey times	Volumes	Queue lengths	Journey times	Awareness
Speed limit reduction on A92 to improve bus egress from Halbeath Park & Ride onto access roundabout		✓				
Citybound A90 bus lane from Cramond Brig to Barnton	✓	✓	✓	✓	✓	
Extension of westbound bus lane on Hillhouse Road towards Blackhall		✓	✓	✓	✓	
Optimisation of Blackhall bus priority scheme		✓	✓	✓	✓	
Relocation of some/all Queensferry St bus stops to Charlotte Square	✓	✓				✓

12

©Jacobs 2020

### A89 / A8

	Bus Data		General Traffic Data			Awareness
	Patronage	Journey times	Volumes	Queue lengths	Journey times	Awareness
Bus lane on A89 eastbound approach to Newbridge	✓	✓	✓	✓	✓	
Temporary bus lane on A8 westbound approach to Newbridge from airport on-slip	✓	✓	✓	✓	✓	
Short bus lane on citybound approach to Maybury (through underpass)		✓	✓	✓	✓	
Lengthen bus stop at Drum Brae roundabout and increase waiting bays		✓				
Kerb build out in bus stops – Bathgate, Uphall, Broxburn	✓	✓				✓

13

©Jacobs 2020

### Midlothian / East Lothian

	Bus Data		General Traffic Data			Awareness
	Patronage	Journey times	Volumes	Queue lengths	Journey times	Awareness
Temporary traffic signals at Melville Dykes Road / B704 Hillhead junction, Lasswade	✓	✓	✓	✓	✓	
Changes signal timings and yellow box markings at Straiton junction		✓	✓	✓	✓	
Bus lane on Linkfield Road between racecourse and Musselburgh High Street		✓	✓	✓	✓	
Parking / waiting restrictions on Prestonpans / Tranent High Street to ease congestion and reduce bus delays		✓	✓	✓	✓	✓
Split bus stop outside Musselburgh Police Station	✓	✓				✓

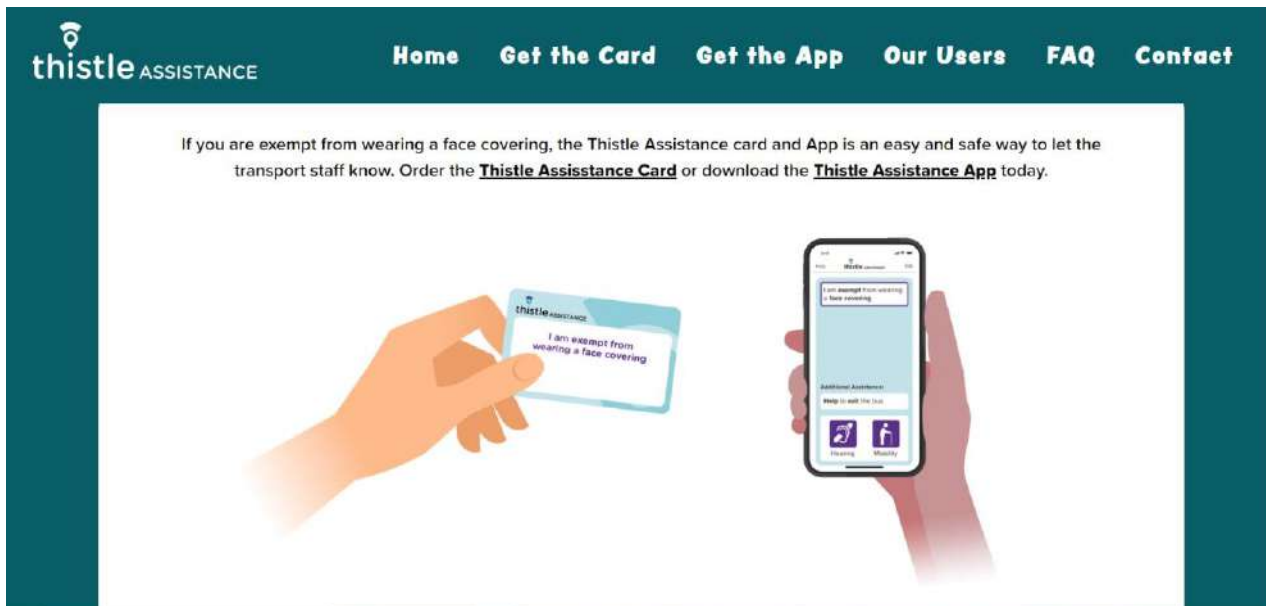
14

©Jacobs 2020

BUONA PRATICA REGIO-MOB		
<b>Titolo</b>	Thistle Assistance Card and App mask exemption sticker	
<b>Partner</b>	SEStran (Regno Unito)	
<b>Organizzazione responsabile della buona pratica regionale</b>	SEStran	
<b>ARGOMENTI relativi alla buona pratica</b>	✓ 1) Sistema di Trasporto Pubblico Locale e Regionale	
	2) Mobilità condivisa	
	3) Infrastrutture temporanee per la mobilità ciclabile	
	4) Sistemi di trasporto su richiesta responsivi	
<b>INDICATORI relativi alla buona pratica</b>	% Riduzione delle emissioni di CO2 associate ai trasporti.	
	% Comuni coinvolti nell'attuazione del Piano di Mobilità sostenibile.	
	% Riduzione delle PM10 nei capoluoghi di provincia	
	% Collegamenti efficienti nei trasporti nella regione.	
	✓ % Passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici.	
	✓ % Aumento della qualità della vita dei cittadini.	
<b>Breve descrizione della pratica</b>	% Viaggi effettuati con mezzi pubblici e privati o veicoli a basso consumo energetico.	
	In risposta al COVID-19, il governo scozzese ha pubblicato una guida sull'uso delle mascherine per il viso da utilizzare sui trasporti pubblici in Scozia. Le mascherine per il viso sono obbligatorie sui mezzi pubblici per prevenire la trasmissione del virus COVID-19. Un'esenzione si applica ai bambini di età inferiore ai 5 anni, o a coloro che hanno particolari condizioni di salute per cui non possono indossare o togliere una copertura per il viso a causa di una malattia o menomazione o disabilità fisica o mentale o altro disagio. Non è necessario ottenere prove sotto forma di lettera da un medico o da un governo per un'esenzione. Tuttavia, <i>Thistle Assistance</i> ora offre la possibilità di comunicare facilmente se qualcuno è esentato dall'indossare una mascherina per il viso. <i>Thistle Assistance</i> è un'iniziativa per aiutare le persone a sentirsi più sicure e a proprio agio quando utilizzano i mezzi pubblici. La Card e l'App <i>Thistle Assistance</i> sono semplici strumenti per far sapere al personale addetto ai trasporti di quale ulteriore assistenza potrebbe aver bisogno una persona. In risposta al COVID-19 e al requisito della copertura del viso, la Carta e l'App ora includono un adesivo per coloro che sono esenti dall'uso della mascherina.	
	<b>Principali risultati</b>	Con la Card e l'App <i>Thistle Assistance</i> ha accluso un adesivo di esenzione sul tema della copertura del viso, consentendo agli utenti di comunicare facilmente al personale di trasporto e ai compagni di viaggio che essi sono esentati dall'indossare mascherina sul viso sui mezzi pubblici.
	<b>Lezione appresa</b>	Poiché la Card e l'App <i>Thistle Assistance</i> esistevano prima della della pandemia, l'aggiunta dell'adesivo per l'esenzione dalla mascherina è stato uno strumento di comunicazione ben riconosciuto che ha consentito che l'esenzione venisse facilmente adottata nel servizio <i>Thistle Assistance</i> e facilmente riconosciuta anche dagli operatori di trasporto. L'autocontrollo sui trasporti pubblici durante la pandemia può significare che alcune persone non si sentono più a proprio agio nell'usare i mezzi pubblici. Un modo semplice per comunicare che una persona è esentata dall'indossare una copertura per il viso può aumentare la fiducia nell'utilizzo dei mezzi pubblici, anche se non è strettamente richiesta alcuna prova di esenzione quando si utilizza il trasporto pubblico.

<p><b>Trasferibilità</b></p>	<p>Chiunque può utilizzare la carta o scaricare l'app <i>Thistle Assistance</i> poiché non è specifica per regione o paese. Il concetto può essere facilmente adottato ad altri paesi o regioni. Una campagna informativa rivolta agli operatori oltre a una campagna di sensibilizzazione del pubblico aiuterebbe ad aumentare la consapevolezza di <i>Thistle Assistance</i> tra gli operatori e ad aumentare il riconoscimento e l'accettazione sui trasporti pubblici.</p>
------------------------------	--

*Immagine: dettagli della pagina web di Thistle Assistance in merito all'adesivo di esenzione della mascherina nei trasporti pubblici*



*Immagine: esempio di come l'adesivo di esenzione può essere utilizzato nell'app Thistle Assistance insieme ad altri requisiti di assistenza aggiuntivi.*







## MAPPA INTERATTIVA DELLE BUONE PRATICHE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE SVILUPPATO PER AFFRONTARE L'EMERGENZA COVID-19

### Coordinatore

ANCI Lazio (Italia)

### Partner

PROMETNI INSTITUTE Ljubljana (Slovenia)

South-West OLTENIA Regional Development Agency (Romania)

Niepolomice Municipality (Polonia)

Regional of Western Macedonia (Grecia)

SESTRAN South-East of Scotland Transport Partnership (Scozia)



[www.facebook.com/regiomob](https://www.facebook.com/regiomob)



[@REGIO\\_MOB](https://twitter.com/REGIO_MOB)



[www.interregeurope.eu/regio-mob](https://www.interregeurope.eu/regio-mob)