SMARTA
smart rural transport areas

È ORA DI RI PENSARE LA MOBILITÀ RURALE

QUESTO PROGETTO È FINANZIATO
DALL'UNIONE EUROPEA

SMARTA

Ripensare la Mobilità Rurale

Servizi di mobilità sostenibile e condivisa integrati con il servizio ditrasporto pubblico extra urbano nelle aree rurali Europee (promuovendo il concetto di 'SmartRural TransportAreas' – SMARTA

Ripensare la Mobilità Rurale

Autori:

Consorzio SMARTA

MemEx SRL (Coordinatore), Vectos GmBH, The University Court of the University of Aberdeen, Transport & Mobility Leuven NV e European Integrated Projects.

Traduzione in Italiano a cura di:

Eleonora Ercoli, Andrea Lorenzini – MemEx

Design e Editor:

European Integrated Projects (EIP)

Sito web del progetto SMARTA:

www.ruralsharedmobility.eu

Le informazioni ed opinioni riportate in questo report sono interamente degli autori e non necessariamente riflettono l'opinione ufficiale dell'Unione Europea. La Commissione non garantisce l'accuratezza dei dati inclusi in questo studio. Né le istituzioni né gli organi dell'Unione Europea né alcuna persona che agisce per loro conto sono responsabili dell'uso che può essere fatto delle informazioni ivi contenute

SMARTA
smart rural transport areas

Ripensare la Mobilità Rurale

Servizi di mobilità sostenibile e condivisa integrati con il servizio di trasporto pubblico extra urbano nelle aree rurali Europee (promuovendo il concetto di “Smart Rural Transport Areas” [SMARTA])

Questo progetto è finanziato dall'Unione Europea

RIPENSARE LA MOBILITÀ RURALE

SMARTA
smart rural transport areas

Negli ultimi 20 anni il settore dei trasporti e della mobilità ha vissuto un susseguirsi di eventi negativi. Le aree rurali stanno perdendo attrattiva e si trovano ad affrontare problemi come l'invecchiamento della popolazione e la riduzione della domanda, che si traduce nell'impoverimento dei servizi di trasporto pubblico. Ciò ha influenzato la qualità e l'accessibilità dei servizi di trasporto pubblico, rendendoli quindi meno interessanti per i nuovi abitanti. Questa tendenza può essere interrotta o trasformata in un processo più efficiente?

Queste sono le sfide che SMARTA si è prefissato di affrontare. SMARTA - Mobilità sostenibile condivisa integrata con il trasporto pubblico nelle zone rurali europee - è una delle iniziative più interessanti in ambito alla mobilità rurale, promossa dal Parlamento europeo. Essa mira a comprendere l'attuale rilevanza e potenziale dei servizi di mobilità a domanda e condivisi, in aggiunta ai trasporti pubblici già presenti in queste zone.

SMARTA ha sviluppato un'analisi approfondita dei contesti di mobilità rurale nei 28 Stati Membri dell'UE e in altri paesi terzi selezionati. I risultati sono stati presentati attraverso una serie di documenti tecnici, che mettono in luce vari aspetti nazionali (procedimenti, regolamenti, risorse, strategie, ecc.) che comprendono le politiche di mobilità rurale. In precedenza non era mai stata condotta un'analisi completa del settore della mobilità rurale coinvolgendo tutti gli Stati Membri (il tema era stato affrontato dai singoli Stati Membri in vari progetti singoli). Questo evidenzia lo scarso livello di priorità attribuito alla mobilità rurale, che il progetto SMARTA sta cercando di affrontare e superare.

SMARTA ha inoltre individuato una serie di Buone Pratiche per la mobilità rurale che non riguardano solo il trasporto pubblico extraurbano, ma includono anche soluzioni di trasporto innovative basate su proposte di "mobilità condivisa" per i residenti di queste aree.

I risultati della ricerca ottenuti da SMARTA forniscono una base di dati sui trasporti rurali in tutti i 28 Stati Membri dell'UE e una panoramica delle possibili soluzioni, compresi l'ambito, gli obiettivi, l'approccio, le sfide da risolvere, i risultati raggiunti e le problematiche di trasferibilità. I risultati più rilevanti relativi alla situazione attuale sono illustrati nei documenti tecnici; ad esempio, come la responsabilità per la mobilità rurale sia delegata a livello Governativo, in che misura ci siano politiche definite per la mobilità rurale e come i servizi di mobilità rurale siano forniti a livello operativo.

L'esito è un insieme di consigli che affrontano i diversi livelli di politica e gestione in ogni Stato membro. È tempo di agire e di offrire alle aree rurali - "i polmoni delle città" - l'attenzione meritata, da tempo attesa.

Nei paesi europei la popolazione tende a svilupparsi intorno alle città costituendo aree pressoché compatte a discapito di altri spazi più grandi che risultano scarsamente popolati[1]. Tuttavia più di un quarto della popolazione dei 28 paesi dell'UE, ovvero circa 140 milioni di persone, vive in aree rurali e non urbane[2]. Complessivamenteil 75% del territorio dell'UE è classificato come rurale e il 25%, classificato come urbano, comprende entroterra e insediamenti rurali[3]. Sebbene le zone rurali europee siano di natura diversa, caratterizzate dal proprio specifico ambiente naturale, da risorse e modelli di insediamento, esse presentano una serie di aspetti e sfide simili. La riduzione dei posti di lavoro e delle opportunità commerciali, la riduzione dei servizi e la migrazione dagli ambienti rurali a quelli urbani possono far parte di un fattore di perdita che intrappola le zone rurali in un ambiente di impoverimento.

Ciclo di declino delle aree rurali
Fonte: ENRD Gruppo Tematico sui Villaggi Smart, Recensione EU Rurale No 26

Guardando indietro, soprattutto per alcuni dei paesi occidentali e meridionali come Grecia, Croazia, Irlanda e Italia lo spopolamento rurale e l'emigrazione sono una tendenza comune già da molto tempo. In alcuni casi questo movimento si è esteso fino all'ultima parte del XIX secolo, con cicli di stabilizzazione e poi, la ripresa del fenomeno di spopolamento ricorrente nel XX secolo. Guardando in prospettiva si denota come la diminuzione della popolazione rurale dovrebbe continuare nei prossimi anni. Secondo le previsioni dell'ONU, nel 2050 solo il 16,3% della popolazione europea vivrà in aree rurali (rispetto all'attuale 27%), mentre il restante 83,7% vivrà in agglomerati urbani.

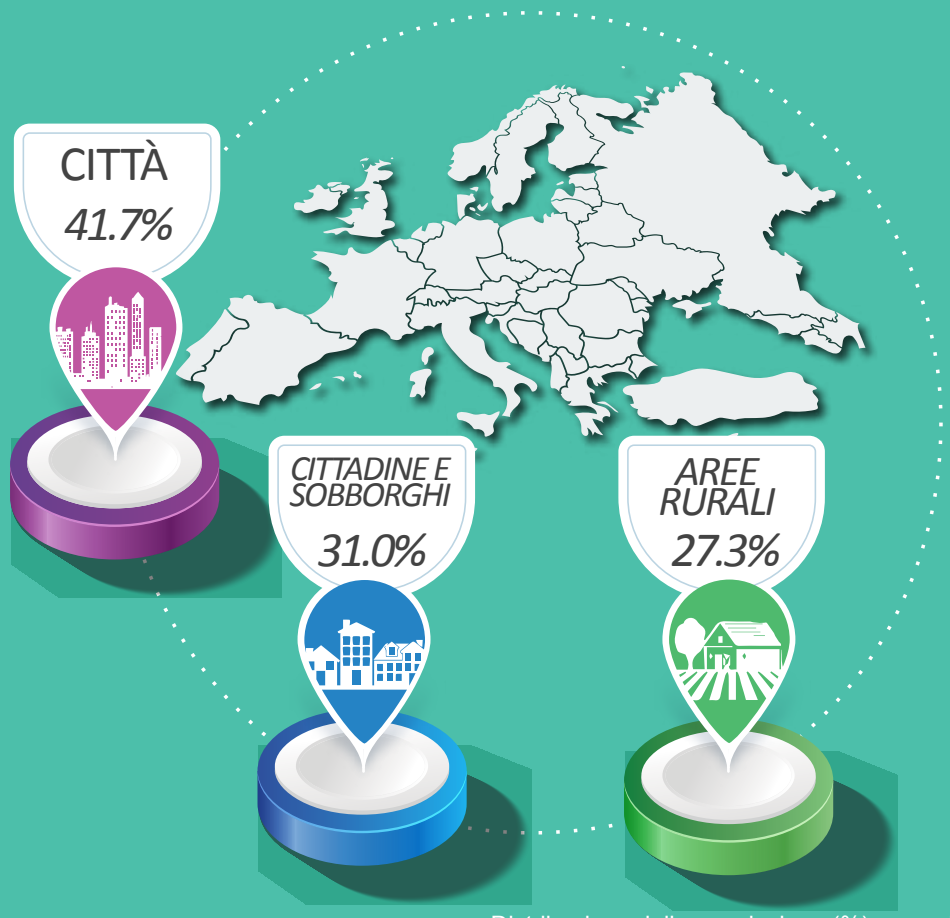
È importante capire se questo è un risultato naturale, ottimale e inevitabile; o se è una soluzione evitabile che si verifica a causa del disinteresse per le aree rurali. L'aspetto più importante è valutare se in futuro vi sarà ancora una mancanza di investimenti per queste zone europee, accettando così la loro scomparsa oppure se l'Europa rurale avrà un futuro positivo, forse diverso dal suo passato, richiedendo una politica coerente e investimenti più costanti. Qualunque sia il futuro dell'Europa rurale, vi è una chiara necessità per le persone di spostarsi facilmente e per le comunità di essere ben collegate. Questo è il campo della "mobilità rurale".

MESSAGGIO PRINCIPALE

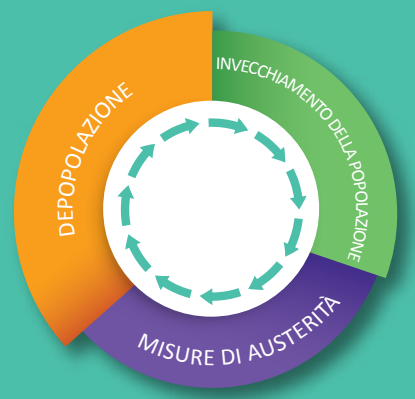
SMARTA rappresenta una grande opportunità per identificare, sviluppare e promuovere "servizi di trasporto smart"nelle aree rurali.

1 ONU, Prospettive di Urbanizzazione mondiale, 2018. Estratto da: https://population.un.org/wup/, accesso giugno 2019
2 https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_rural_areas_in_the_EU#Main_statistical_findings
3 https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies

Attualmente la maggior parte delle aree rurali europee sta affrontando situazioni di spopolamento e migrazione che rappresentano sfide comuni. Studenti, giovani lavoratori e famiglie con bambini si sono trasferiti da villaggi lontani a città in cerca di opportunità di lavoro e di servizi accessibili e a prezzi più competitivi. L'aumento di queste tendenze di migrazione rurale – urbana, non solo riduce la popolazione di queste zone, ma accentua anche la percentuale di invecchiamento della popolazione che vive in questi ambienti.



Distribuzione della popolazione (%) secondo il grado di urbanizzazione, EU-28, Eurostat 2017



Nuove sfide sociali ed economiche si presentano o aumentano con la contrazione delle comunità rurali e il loro invecchiamento: limitate opportunità di lavoro e di affari a livello locale, riduzione dei servizi sociali di base con relativa accessibilità, aumento del rischio di povertà ed anche esclusione sociale. Pertanto, i servizi di accessibilità e mobilità sono i principali problemi da affrontare per cercare di invertire queste tendenze negative e rispondere alle esigenze concrete della comunità. Negli ultimi 20 anni, al contrario, il settore della politica dei trasporti si è concentrato prevalentemente sulle aree urbane e metropolitane. Nel frattempo vi sono stati sforzi relativamente parziali per capire come le esigenze di mobilità rurale possano essere adeguatamente affrontate e come i servizi di trasporto per coloro che vivono in territori rurali possano essere forniti o migliorati. (Come risultato oggi le possibilità per la mobilità nelle aree rurali sono molto limitate rispetto a quelle delle aree urbane). Queste ultime sono dotate di ampie reti di trasporto pubblico, di servizi ben sviluppati per i modi di trasporto attivi e di strutture (politiche, istituzionali e finanziarie) per garantire la circolazione e ottimizzarne la sostenibilità. Ciò è assente invece nelle zone rurali, principalmente perché le persone e le attività sono più diffuse e le soluzioni di mobilità, adatte per le aree urbane, sono spesso inaccessibili o inadatte alle aree rurali per diverse cause (dalle questioni economiche alle dimensioni organizzative e operative).

La "mobilità" può essere definita come la capacità di spostarsi da un luogo all'altro, per qualsiasi motivo e con qualsiasi mezzo di trasporto. Muoversi liberamente[4] è un bisogno essenziale infatti tutti dovrebbero avere la possibilità di raggiungere facilmente scuole, servizi sanitari o luoghi di svago. La mobilità può essere infatti considerata come lo strato “orizzontale”, utile non solo per andare in luoghi prestabiliti ma anche per garantire pari opportunità economiche e sociali a tutti i cittadini e, allo stesso tempo la loro inclusione sociale e l'accesso ad altri elementi che garantiscano un'elevata qualità della vita. Nelle zone rurali è difficile fornire servizi di trasporto pubblico mirati alle esigenze di mobilità dei diversi gruppi di utenti e delle varie origini/destinazioni dei viaggi.Tali servizi rurali sono di solito il risultato di un equilibrio tra la sostenibilità finanziaria e la necessità di coprire i principali (o almeno i più utilizzati) collegamenti e le ore di bassa domanda. La domanda di mobilità così dispersa e diversificata e il basso numero di passeggeri comportano dunque costi operativi elevati per i servizi di trasporto e una maggiore necessità di sovvenzioni.

Negli ultimi anni, in molti paesi dell'UE, l'erogazione di sussidi per i servizi rurali è stata ridotta, come parte dell'obiettivo del governo centrale di riduzione della spesa pubblica.

La limitata disponibilità di servizi di trasporto è uno dei fattori che influenza l’aumento del mezzo individuale nelle zone rurali. I residenti che possono permettersi di possedere un'auto la usano per la maggior parte o per tutti i loro viaggi, mentre la restante popolazione è prigioniera, con ridotte possibilità di prendere parte alla società, o dipendente da quelli che usano la macchina per un passaggio. Ciò è chiaramente incompatibile con le politiche volte a sviluppare e far rinascere le zone rurali, a migliorare le opportunità e a ridurre il tasso di esclusione sociale. Da un lato, queste modalità di viaggio sono per natura inefficienti nel consumo di carburante e nelle emissioni. Dall'altro, quando il gran numero di automobili provenienti dalle aree rurali confluiscono nei paesi e nelle città, contribuiscono a congestionare la rete stradale urbana, portando a ulteriori inefficienze, emissioni, ritardi e danni economici.

È quindi arrivato il momento di riconsiderare non solo le politiche dei trasporti per le zone rurali, ma anche di definire nuovi approcci e sistemi di servizi per le possibili soluzioni di trasporto, basati sulle potenzialità dei nuovi dispositivi ICT e strumenti informatici.
In questo contesto, la "mobilità condivisa" potrebbe essere una parte essenziale per quella parte di trasporto destinata a far fronte alle sfide e alle necessità della mobilità rurale, sia combinando i viaggiatori in modo più efficiente, sia migliorando l'accessibilità per i diversi gruppi di utenti. Con "mobilità condivisa" si intendono generalmente i modi e i servizi che si aggiungono al trasporto pubblico convenzionale, garantito dagli autobus.

Questo concetto aumenta la domanda di trasporti reattivi, taxi condivisi, car-pooling, car-sharing, programmi di comunità/ volontariato, ecc. I servizi di mobilità condivisa comprendono sia i servizi di mobilità stessi che i servizi a supporto, come le informazioni per i viaggiatori, la gestione delle prenotazioni, dei pagamenti e delle operazioni.

[4] *www.mind-sets.eu/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/D2.1.a_-final.pdf - pagina 12*

In quasi tutti i 28 Stati Membri dell'UE, le soluzioni di mobilità condivisa al momento non sono alternative competitive all'automobile privata. Le soluzioni comunitarie con autisti volontari potrebbero essere una soluzione sostenibile e economicamente vantaggiosa per quei villaggi sparsi e lontani, anche se le iniziative diffuse sembrano essere state attuate solo in Francia e Germania. I Servizi di trasporto a chiamata possono essere parzialmente una risposta alle sfide della richiesta di mobilità in queste zone.Tuttavia, la piena integrazione tra la rete di trasporto pubblico e DRT/ altri servizi di mobilità condivisa (dove sono implementati) è presente solo in pochi paesi come Austria, Danimarca e Paesi Bassi. L'integrazione dei servizi, sia utilizzando la pianificazione digitale del viaggio e le applicazioni di pagamento, sia fisicamente attraverso la fornitura di hub di qualità, è generalmente rimasta indietro nelle aree rurali, anche se ci sono notevoli eccezioni.

MESSAGGIO PRINCIPALE

La mobilità condivisa è un elemento essenziale per fornire servizi di trasporto rurale calibrati sulle esigenze degli utenti.

Come SMARTA si inserisce nel contesto rurale attuale

Su iniziativa del Parlamento europeo, SMARTA si propone di comprendere le strutture esistenti per la mobilità rurale in Europa e le modalità di miglioramento;(ii) acquisire conoscenza dei problemi di mobilità, delle esigenze e delle preferenze delle persone che vivono e visitano le zone rurali; e (iii) capire in che modo le buone pratiche in materia di mobilità rurale possono essere utilizzate per ispirare servizi di mobilità rurale selezionati. Concretamente SMARTA contribuisce a prendere in considerazione la mobilità rurale per un'Europa inclusiva, prospera e sostenibile.

Nel 2018 e all'inizio del 2019, SMARTA ha effettuato un'analisi approfondita dei contesti di mobilità rurale nei 28 Stati Membri dell'UE e in alcuni paesi terzi selezionati.Questo è stato fatto attraverso ricerche e contatti diretti con Ministeri nazionali, autorità regionali e locali, operatori dei trasporti, accademici e istituti di ricerca. Queste attività hanno portato alla produzione di una serie di Documenti tecnici , che descrivono ogni ambito nazionale (politiche, legislazione, obblighi, risorse, obiettivi, ecc.) all'interno del quale è attuata la mobilità rurale nei paesi europei.Parallelamente, il progetto ha individuato una serie di Buone Pratiche in materia di mobilità rurale, non solo connesse ai trasporti pubblici extraurbani, ma anche estese a nuove forme di trasporto basate su casi di "mobilità condivisa" per i residenti di queste zone, per gruppi sociali vulnerabili, per visitatori e turisti (un gruppo che può comportare una domanda molto variabile). Nella seconda parte del progetto, SMARTA si impegnerà con siti pilota selezionati con l'obiettivo di ottenere una profonda comprensione dei maggiori risultati, delle lezioni apprese e delle questioni di trasferibilità di diversi tipi di esperienze pilota nel settore della mobilità rurale. Nel 2020 sarà organizzata a Bruxelles una conferenza finale dove i risultati di SMARTA saranno condivisi con i destinatarieuropei, nazionali e regionali e i rispettivi responsabili politici.

In poche parole, l'obiettivo di SMARTA è di fornire un' approfondita comprensione del modo in cui la politica dovrebbe essere sviluppata a sostegno della mobilità condivisa nelle zone rurali; quali soluzioni funzionano meglio in determinati contesti, valutando la risposta dei vari gruppi destinatari;quali impatti potrebbe avere una nuova politica di mobilità rurale sulle sfide economiche, sociali e ambientali che l'Europa deve affrontare;e se/come interfacciare opzioni di mobilità condivise con il trasporto pubblico extraurbano.

MESSAGGIO PRINCIPALE

SMARTA si propone di acquisire una profonda comprensione dei principali risultati, delle lezioni apprese e del potenziale di trasferibilità di diversi tipi di esperienze di mobilità nelle aree rurali di tutta Europa.

Come primo passo SMARTA ha effettuato un'analisi completa della mobilità rurale in tutti gli Stati Membri europei e in alcuni paesi terzi selezionati. L'accento è stato posto sui contesti nazionali correlati all'interno dei quali è organizzata la mobilità rurale, tenendo conto dell'eventuale politica specifica, del ruolo degli enti locali e regionali e dei meccanismi di finanziamento. La ricerca si è anche concentrata su dove e come queste situazioni variano in tutta Europa.

Attualmente le strutture politiche e di ideazione per la mobilità rurale sono in linea di massima simili alle strutture per la mobilità urbana e metropolitana.

In pratica, se da un lato sono stati ottenuti risultati più che positivi per le città europee, dall'altro, quando si affronta la mobilità rurale, i paesi analizzati non assumono lo stesso livello di impegno. Questo nonostante molti contesti politici e di pianificazione esistenti riconoscano che i servizi di mobilità innovativi, come i servizi di ride-sharing, Mobility as a Service (Maas), app-based ride-hailing o e-autostop potrebbero avere un notevole potenziale per fornire soluzioni in aree scarsamente popolate, dove i trasporti pubblici non possono essere forniti in modo efficiente.

MESSAGGIO PRINCIPALE

Ad oggi, il livello politico presta poca attenzione e impiega pochi progetti per la mobilità rurale.

La conoscenza della mobilità rurale in Europa è iniziata con l'identificazione di elementi fondamentali del contesto locale: geografia, demografia, ambito istituzionale, normativo, organizzativo, politico e finanziario. Questa conoscenza ha portato a delineare il quadro nazionale entro il quale esiste la mobilità rurale. SMARTA ha individuato cinque temi principali per la mobilità rurale in Europa che devono essere considerati per comprendere meglio le differenze tra i paesi dell'UE:

- TEMA 1: CHI È RESPONSABILE DELLA MOBILITÀ RURALE?
- TEMA 2: ESISTE UNA POLITICA DI MOBILITÀ RURALE?
- TEMA 3: CHI FORNISCE I SERVIZI DI MOBILITÀ RURALE?
- TEMA 4: ESISTONO SERVIZI COMPLEMENTARI ALLA MOBILITÀ RURALE?
- TEMA 5: COME È REGOLAMENTATA LA MOBILITÀ RURALE CONDIVISA?

La figura seguente presenta i cinque temi facendo particolare attenzione ai punti più specifici. Le conclusioni di ognuno sono presentate nelle pagine seguenti.

I temi successivi forniscono un profilo delle varie pratiche e ambiti che esistono nei paesi europei, creando nel contempo il contesto per capire meglio quali aspetti sono inefficaci o difettosi.

MESSAGGIO PRINCIPALE

Nella maggior parte dei paesi europei, non esiste un quadro specifico per la mobilità nelle aree rurali,ma deve essere progettato.

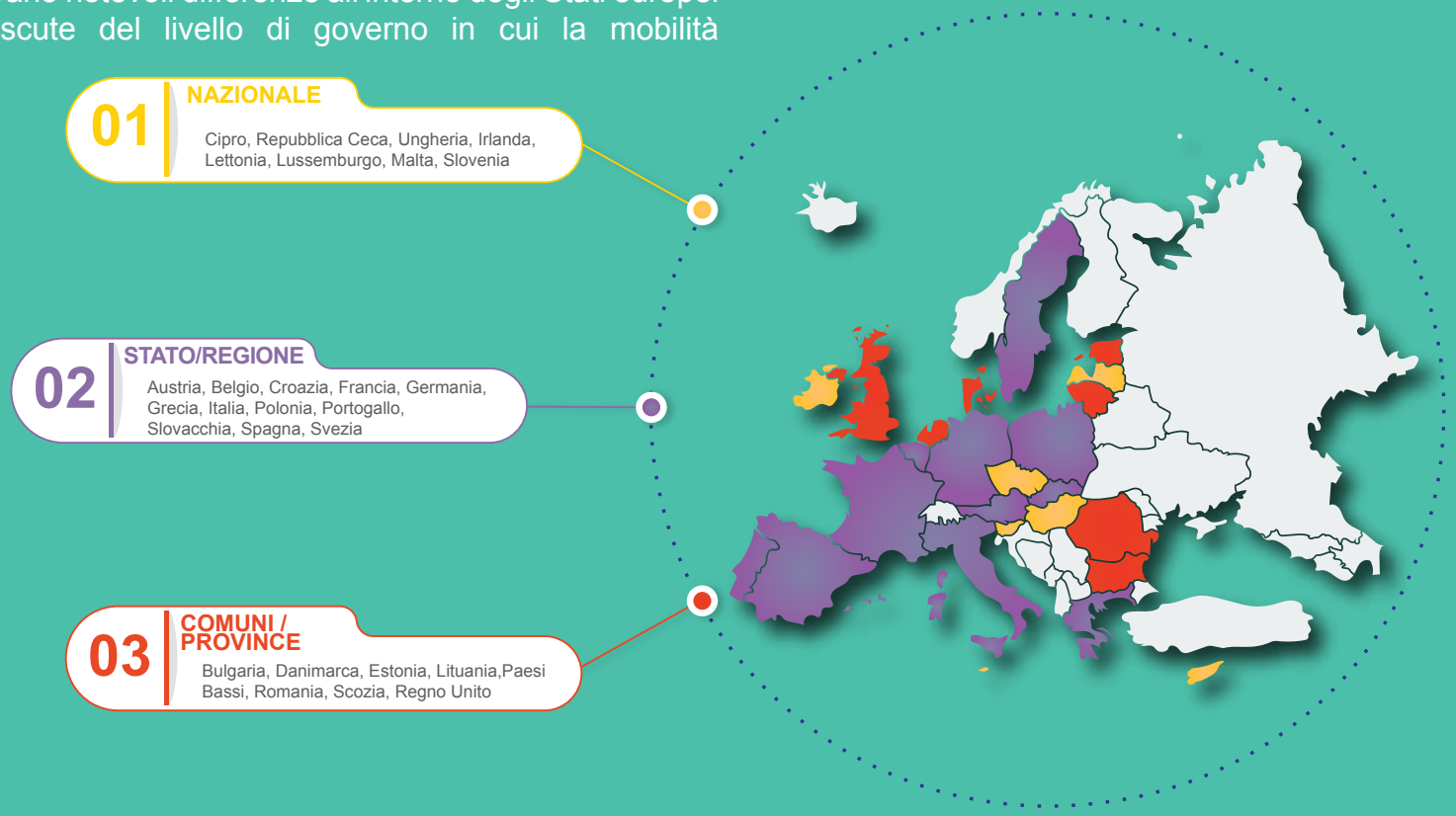
Domande e obbiettivi per il confronto del quadro degli Stati membri dell'UE

Domande		Obiettivi
D1: Quale è il livello di governo in cui la mobilità rurale è principalmente determinata? D2: Quale contesto è presente?	1	Capire quali sono i principali stakeholder incaricati di prendere le principali decisioni per il trasporto rurale e qual è la natura del gestore /ente normativo.
D3: C'è una specifica politica per il trasporto/ la mobilità delle areerurali, con obiettivi e fini? D4:Ci sono dei Piani di Mobilità Urbana Sostenibile (o simili) per le aree rurali?	2	Verificare la presenza di una serie di obiettivi concreti con scopi quantificati e strategie pratiche per affrontare le questioni relative ai trasporti rurali.
D5: Fino a che punto esiste l'obbligo di fornire servizi nelle aree rurali? D6:Esiste una copertura completa delle zone rurali da parte di unità di coordinamento di mobilità/trasporto? D7: I servizi DRT e altre servizi di mobilità rurale condivisa sono ben collegati alla rete del trasporto pubblico principale?	3	Individuare gli enti responsabili per la pianificazione e lo sviluppo dei servizi di mobilità rurale e le modalità di organizzazione e gestione di tali servizi.
D8: In che misura i servizi di mobilità addizionale sono forniti globalmente nelle zone rurali per soddisfare le esigenze di specifiche utenze? D9: In che misura i servizi "bottom-up" e/o i servizi di mobilità basati sulla comunità si sono diffusi e con quale copertura territoriale?	4	Verificare la presenza di obblighi formali per fornire alcune forme di mobilità rurale per utenze specifiche e la presenza di servizi di mobilità sviluppati con il coinvolgimento delle comunità rurali.
D10: In che misura il quadro normativo prevede il DRT e altre forme emergenti di mobilità rurale condivisa?	5	Capire se/come le strutture facilitano (o inibiscono) l'integrazione/ connessione della mobilità condivisa rurale.

Lo studio ha esaminato le responsabilità e la ripartizione dei ruoli delle agenzie governative in relazione alla mobilità nelle zone rurali. È stato posto l'accento sul livello amministrativo, che determina la mobilità rurale sulla consistenza dei contesti nazionali dell'intero paese.

Livello di governo in cui la mobilità rurale è principalmente determinata

Le pratiche attuali mostrano notevoli differenze all'interno degli Stati europei Membri quando si discute del livello di governo in cui la mobilità rurale è primariamente determinata.Nella maggior parte dei paesi, questo avviene a livello sub-nazionale, sia che si tratti dello Stato/Regione o del Comune/Provincia. Per i paesi più piccoli, che non hanno una struttura regionale, è il livello nazionale che fornisce la regolamentazione primaria in materia di mobilità rurale.



Livello di Governo a cui è determinata la mobilità rurale

La natura del contesto all'interno del paese

Il modello principale in tutta Europa è una struttura nazionale comune che consente però variazioni a livello regionale o locale.Il tutto rimane coordinato grazie a leggi o direttive, mentre la pianificazione e l'organizzazione dei singoli trasporti rurali si svolge a livello regionale o locale.

I territori europei più piccoli sono caratterizzati da un'unica realtà valida per tutto il paese. Possiamo riscontrare però anche considerevoli differenze all'interno di alcuni Stati Membri nei quali le regioni hanno una notevole autonomia.

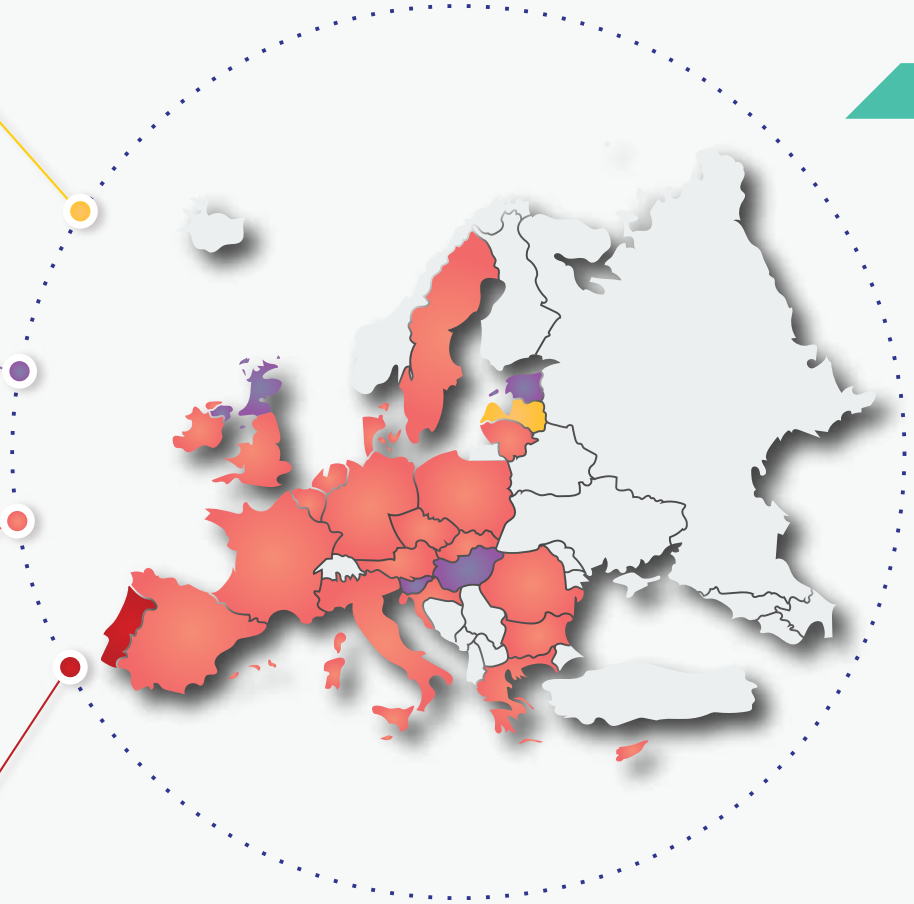
L'analisi si è concentrata sull'esistenza di un contesto o di un quadro politico in termini di mobilità nelle zone rurali, sia come politica specifica, sia come parte sostanziale di una politica più generale. Questo è stato ulteriormente dettagliato nei seguenti settori di ricerca, uno incentrato sulle politiche esistenti, mentre l'altro si è focalizzato su pratiche di pianificazione ben consolidate per la mobilità rurale.

01 **Si, con obiettivi e risultati specifici**
Lettonia

02 **Si, ma solo con obiettivi ambiziosi e senza fini misurabili**
Estonia, Ungheria, Scozia, Slovenia

03 **No**
Austria, Belgio, Bulgaria, Croazia, Cipro, Repubblica Ceca, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Romania, Slovacchia, Spagna, Svezia, Regno Unito

04 **Altro**
Portogallo



Presenza di una specidfica mobilità rurale/politica di trasporto con obiettivi e fini

L'esistenza di una politica nazionale specifica in materia di mobilità rurale/trasporti con obiettivi e linee guida

L'Europa è caratterizzata dalla mancanza di politiche nazionali dedicate alla mobilità rurale e dall'assenza di un ruolo nazionale specifico nel fornire servizi di trasporto.Tuttavia, vi sono alcuni paesi che riconoscono la necessità di migliorare la mobilità rurale, anche se questo rimane in termini di aspirazione, senza obiettivi fermi, destinatari o finanziamenti concreti.

A livello subnazionale la questione è più articolata, in particolare nei paesi con una notevole autonomia regionale che sono più avanzati nello sviluppo di politiche di mobilità rurale e con obiettivi corrispondenti.

"La Lettonia è l'unico paese con una politica nazionale di mobilità rurale basata su obiettivi, mentre le Fiandre (BE) sono una regione con una forte politica di mobilità rurale basata su politiche e impegni."

Presenza di Piani di Mobilità Urbana Sostenibile (SUMP) o equivalenti per le aree rurali

I piani di mobilità urbana sostenibile sono diventati abbastanza comuni in tutta Europa come strumento per organizzare e pianificare il sistema di trasporto nelle aree urbane e metropolitane.

Inoltre, l'impatto dei SUMP si è esteso alle aree metropolitane circostanti. Tuttavia, una metodologia simile non è ancora stata sviluppata per affrontare i problemi delle aree prevalentemente rurali o l'estensione di un piano di mobilità metropolitana sostenibileper gli entroterra.

Non sembra esservi già un concetto simile per affrontare la pianificazione strategica per una mobilità rurale sostenibile, in particolare se si considera il territorio come avente una propria identità e requisiti. Le zone rurali sono generalmente considerate un'"estensione di un'area urbana" in termine di pianificazione dei trasporti.

"La Slovenia è all'avanguardia nell'uso diffuso di equivalenti SUMP per le sue aree extraurbane/non urbane, mentre le Fiandre (BE) sono una regione che ha adottato solo ora questo processo"

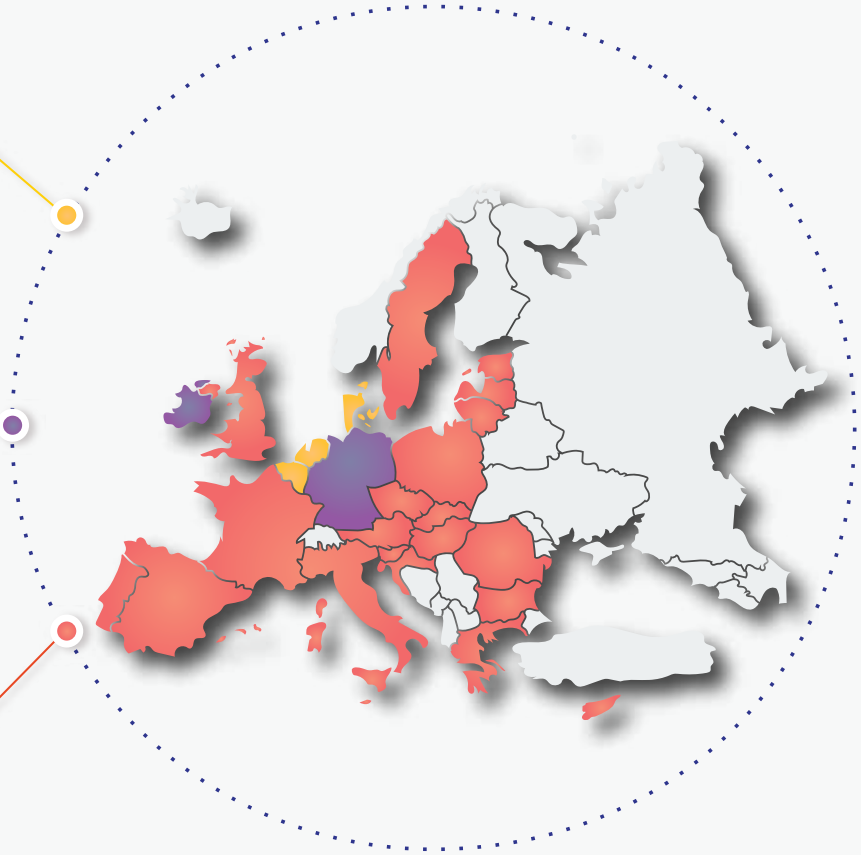
Tema 3: Chi fornisce servizi di mobilità rurale?

L'organizzazione dei servizi di mobilità rurale che attualmente esiste,è stata analizzata concentrandosi sugli obblighi presenti in materia di prestazione di servizi, agenzie di trasporto/mobilità esistenti che coordinano un'ampia gamma di servizi di mobilità nelle zone rurali e il livello di integrazione tra la principale rete di trasporto pubblico e il servizio DRT per le zone rurali.

01 SOSTANZIALE
Belgio, Danimarca, Lussemburgo, Paesi Bassi

02 PARZIALE
Germania, Irlanda

03 NO
Austria, Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Francia, Grecia, Ungheria, Italia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Portogallo, Romania, Scozia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Regno Unito



Presenza di una copertura territoriale globale da parte delle unità di trasporto/mobilità che coordinano una serie di servizi di mobilità rurale

Quali sono i modi di fornire servizi di trasporto nelle zone rurali?

Le pratiche attuali mostrano notevoli differenze a livello europeo che vanno dalla fornitura obbligatoria di servizi di mobilità rurale alla scarsa offerta derivante dai percorsi interurbani di passaggio.

La maggior parte degli Stati Membri è caratterizzata dall'assenza di una garanzia di trasporto pubblico nelle zone rurali. Tuttavia, la metà di questi paesi lascia i servizi di trasporto alla discrezione delle autorità locali, mentre l'altra metà fornisce servizi come risultato del passaggio di servizi di trasporto pubblico interurbani e regionali.

Solo in quattro Stati Membri (Austria, Belgio, Cipro e Lettonia) sono stati individuati obblighi specifici per garantire il trasporto pubblico nelle zone rurali.

Esistono organizzazioni che coordinano una parte dei servizi di mobilità rurale?

La maggior parte degli Stati Membri non dispone di una forma organizzata per gestire i servizi di trasporto nelle zone rurali. Vi sono solo quattro Stati Membri (Belgio, Danimarca, Lettonia, Paesi Bassi) che dispongono di un sistema di unità di coordinamento e sono responsabili di una serie di servizi di mobilità rurale, compresi quelli destinati ai gruppi di destinatari sociali e sanitari.

La mancanza di attività di coordinamento nei paesi dell'UE riflette (i) la carenza di servizi di mobilità rurale organizzati per il grande pubblico e (ii) la frammentazione degli organi di governo nelle zone rurali.

"L'Irlanda ha una copertura territoriale completa, ma manca un livello di servizio coerente"

Qual è il collegamento tra i servizi DRT (e altre forme di servizi di mobilità condivisa) e il trasporto pubblico regolare?

I servizi DRT sono un settore critico per le soluzioni di mobilità condivisa rurale. Nella maggior parte dei paesi europei non ci sono collegamenti tra i servizi DRT e il trasporto pubblico. Questo è una conseguenza della mancanza di DRT/ servizi di mobilità condivisa nel paese o a causa della mancanza di integrazione tra queste tipologie di servizi e il trasporto pubblico regolare che è di primaria importanza.

Solo tre Stati Membri (Austria, Belgio, Danimarca) hanno un collegamento completo del DRT con la rete di trasporto pubblico, mentre altri cinque paesi hanno una coordinazione solo parziale tra questi servizi.

Tema 4: Esistono servizi complementari alla mobilità rurale?

Lo studio SMARTA rivela altre forme di servizi di mobilità organizzata che sono state sviluppate per soddisfare le esigenze specifiche delle comunità rurali: tra queste figurano servizi di mobilità obbligatori per quei gruppi di utenti specifici, come per gli studenti (approccio "top-down"), e anche i servizi creati dalle comunità rurali stesse (approccio "dal basso verso l'alto").

Presenza di servizi di mobilità organizzata per certi gruppi di utenti

La maggior parte degli Stati Membri ha politiche specifiche per fornire servizi di trasporto dedicati agli alunni e ai giovani studenti. Ciò significa che questi tipi di servizi sono formalmente organizzati e gestiti dai governi nazionali.
In quattro Stati Membri (Austria, Croazia, Cipro e Ungheria) i servizi di mobilità mirati sono invece organizzati a livello locale o regionale, senza che sia in vigore una direttiva nazionale.

Il trasporto scolastico è stato il principale servizio di mobilità mirato presente nelle zone rurali. I servizi di trasporto per l'assistenza sanitaria generale non sono forniti o presenti ovunque in Europa. Vi sono pochi esempi differenti di servizi di mobilità organizzati per altri tipi di gruppi di utenti.

Presenza di servizi diffusi "bottom-up" e di servizi di mobilità della comunità

Più della metà degli Stati Membri ha in una certa misura, iniziative comunitarie per fornire servizi di mobilità delle zone rurali. Il caso più rilevante è la Francia, dove tali servizi hanno una buona copertura sul territorio nazionale.

Le iniziative di mobilità rurale "bottom-up" sono diffuse a livello europeo, ma è più difficile definirle o classificarle. Nella maggior parte dei casi, tali servizi sono organizzati e finanziati da agenzie non di trasporto, rispondendo in questo modo alle esigenze di specifici gruppi di destinatari. Queste agenzie raramente cooperano con fornitori regolari di servizi di mobilità. Inoltre, in alcune aree, le comunità locali si sono riunite e hanno organizzato soluzioni di mobilità condivise tra i membri della comunità.

"La Francia, con lo schema di autostop e-hitchhiking Rezopouce, è l'unico caso di iniziativa quasi nazionale dal basso. Austria e Germania hanno molti casi di Bürgerbus, mentre Belgio, Danimarca, Germania e Paesi Bassi hanno un numero crescente di programmi di car-pooling e car-sharing avviati a livello locale".

01 **Si, con una buona copertura del territorio nazionale**

Francia

02 **Si, con obiettivi strategici in alcune regioni**

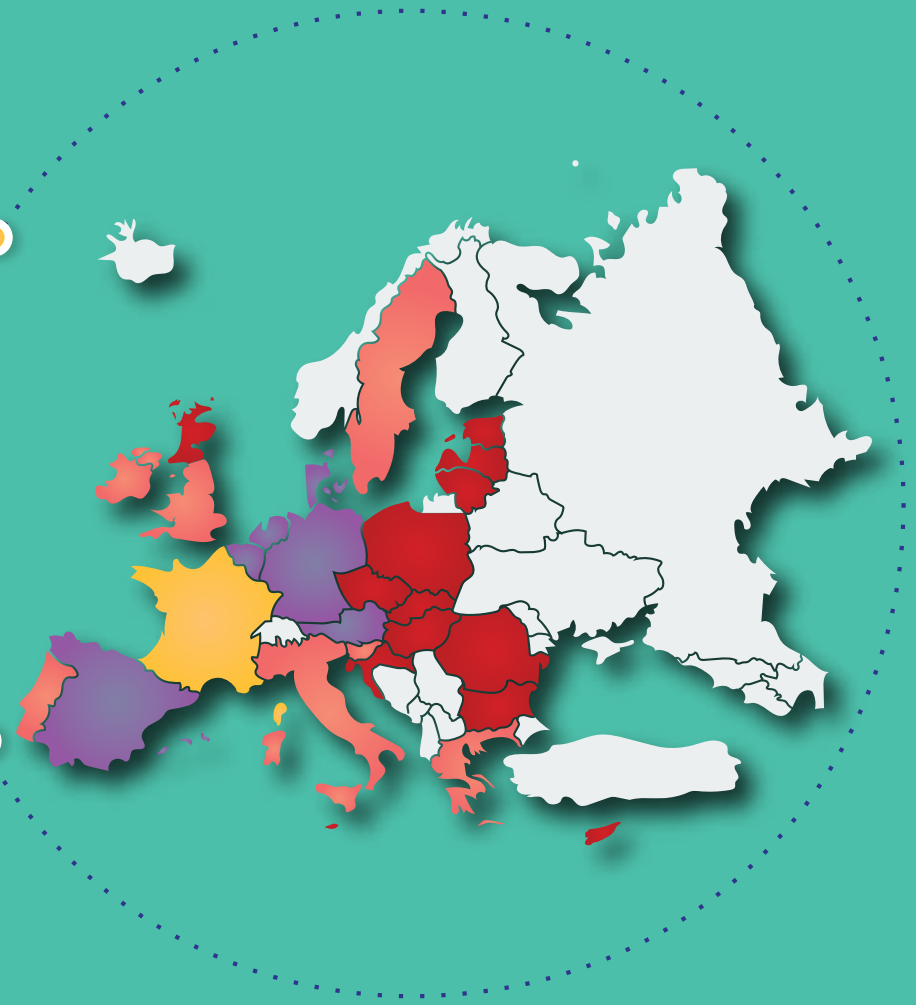
Austria, Belgio, Danimarca Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi Spagna

03 **Limitata, con solo poche iniziative**

Grecia, Irlanda, Portogallo, Slovenia, Sweden, Regno Unito

04 **NO**

Bulgaria, Croazia, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Romania, Scozia, Slovacchia



Presenza di servizi "dal basso verso l'alto" e di mobilità comunitaria

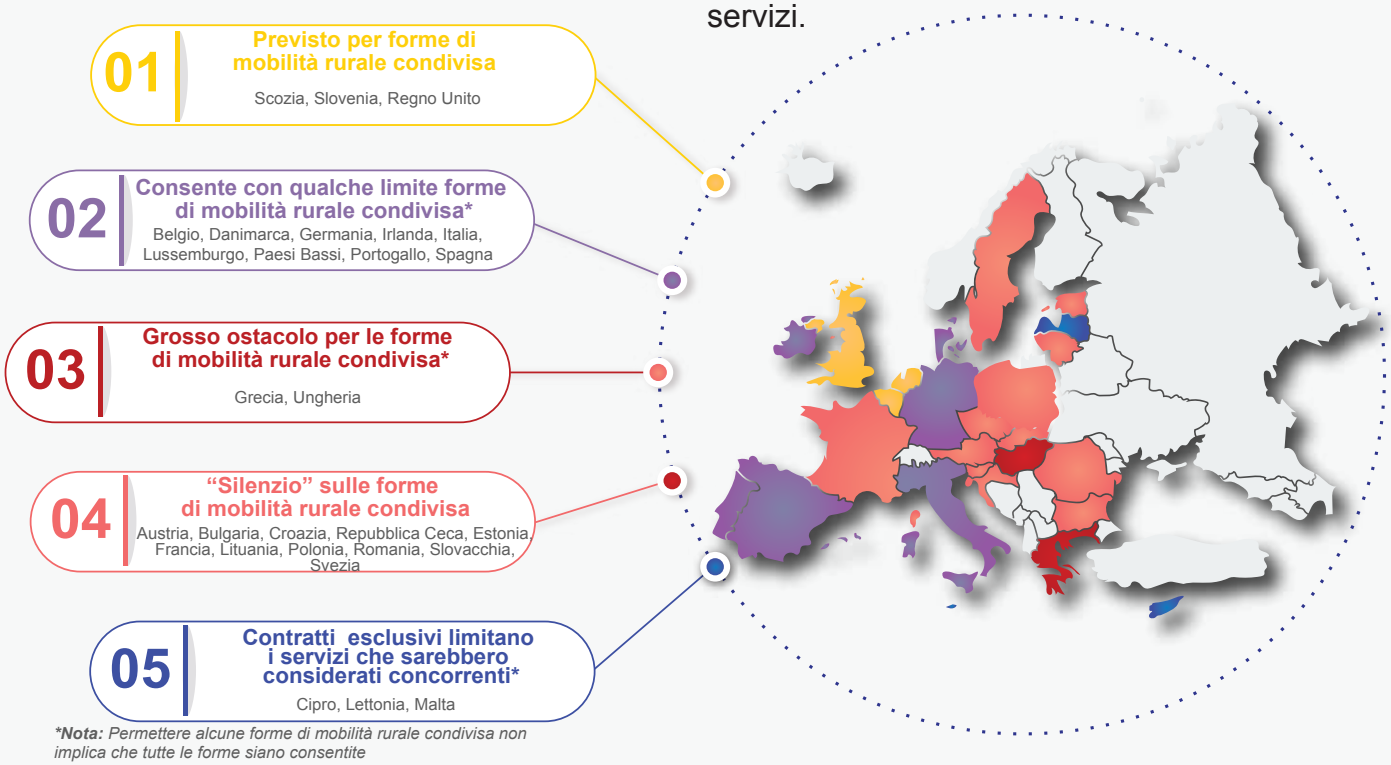
Tema5: Come è regolamentata la mobilità rurale condivisa?

Analisi del ruolo del quadro normativo,in particolare della sua flessibilità per i servizi di mobilità condivisa.

Misura in cui il quadro normativo prevede il DRT e la mobilità condivisa rurale emergente

In tutta Europa vi sono notevoli differenze in termini di riconoscimento legislativo dei servizi emergenti di mobilità rurale condivisa. I quadri normativi spaziano dall'inclusione del DRT e di altre forme di mobilità rurale condivisa, al semplice fatto di non menzionare alcuna forma di queste e si dimostrano chiari ostacoli per lo sviluppo di tali servizi. In generale, le agenzie pubbliche avviano o facilitano il DRT in base ai propri poteri, ma non è chiaro se un'iniziativa privata o comunitaria analoga abbia una competenza o una base giuridica che le agenzie di regolamentazione devono autorizzare. Inoltre, in alcuni paesi il sostegno finanziario generale alla mobilità può essere incanalato solo verso il "trasporto pubblico", il che esclude qualsiasi forma di mobilità condivisa non classificata come tale.In altri paesi, è a discrezione delle autorità organizzatrici quali tipi di servizi sosterranno e quanti fondi stanzieranno.

Nel contesto della mancanza di uno specifico quadro normativo e finanziario (specifico) per la mobilità condivisa negli Stati Membri,continua ad esserci molta incertezza sulla possibilità di operare e sostenere tali servizi.



Schema del quadro normativo raffigurante il DRT e l'emergente mobilità condivisa rurale

MESSAGGIO PRINCIPALE

la mobilità rurale condivisa è una sfida estesa a tutta Europa. Esistono esempi in diversi Stati Membri che dimostrano come si possa gestire un programma di mobilità rurale di successo. Tuttavia la sfida rimane quella di combinare tutti gli elementi necessari per assicurare che un quadro globale per la mobilità rurale possa essere sviluppato in tutto il continente.

03. UN FOCUS SULLE BUONE PRATICHE NELLA MOBILITÀ RURALE

Le comunità rurali dispongono di risorse limitate che non dovrebbero essere sprecate per sviluppare servizi dal nulla quando potrebbero facilmente imparare dalle azioni messe in moto da altri.

Durante il 2018 e il 2019, il Consorzio SMARTA ha elaborato una panoramica completa[5] delle Buone Pratiche nella mobilità rurale condivisa su tutta Europa e nei dintorni. La panoramica ha riguardato un'ampia gamma di aspetti, come il modo in cui le soluzioni per la mobilità e i servizi regolari di trasporto pubblico possono essere mirati a specifici gruppi di utenti o scopi comunitari.Ha affrontato anche il tema della prassi operativa e del coordinamento intermodale.

Sono stati analizzati l'uso di tecnologie consolidate e innovative, nuovi modelli di business e di politica. Come ultimo ma non per questo meno importante, il resoconto ha presentato potenziali strategie per aumentare l'impegno della comunità, il trasporto e le relazioni con i clienti. In particolare il Consorzio si è prefisso di individuare due grandi categorie di Buone Pratiche(BP):

A. Servizi di trasporto e mobilità nelle zone rurali – in grado di fornire esempi di modi di trasporto condivisi pubblici e innovativi.

B. Aspetti organizzativi che consentono una mobilità rurale sostenibile

A. TRASPORTO E SERVIZI DI MOBILITÀ NELLE AREE RURALI

A.1 SERVIZI DI TRASPORTO INDIRIZZATO A GRUPPI SPECIFICI

Soluzioni sfruttabili da tutta la popolazione ma specifici per quelli svantaggiati (in termini di accessibilità, disponibilità, costi, strumenti etc)
Soluzioni limitate ad un gruppo specifico (ad esempio persone con mobilità ridotta, etc)

A.2 ICT NEL TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ CONDIVISA

Tecnologie che consentono una pianificazione più efficiente dei viaggi
Interoperabilità, gestione del flusso e informazioni in tempo reale
Pianificatori di viaggio multimodali
Raccolta delle esigenze e dei feedback degli utenti
Navette autonome

A.3 SERVIZIO INTERMODALE

Soluzioni di trasporto alle stazioni degli autobus/treni per connessioni ultimo miglio

A.4 MOBILIT À SEMPLICE

Modalità attive, compresa la condivisione di biciclette, e-bike e micro mobilità

Principali questioni organizzative nella mobilità rurale

B. ASPETTI ORGANIZZATIVI CHE CONSENTONO UNA MOBILIT À SOSTENIBILE

B.1 SOLUZIONI PER LE AREE RURALI SMART

Sistemi finanziariamente sostenibili
Nuovi concetti e soluzioni aziendali per migliorare l'accessibilità delle zone rurali

B.2 STRATEGIE PER IL MIGLIORAMENTO

Buone campagne di marketing
Miglioramento dell'affidabilità dei sistemi
Miglioramento della qualità del servizio
Tariffe 'smart'

B.3 SERVIZI DI TRASPORTO COMUNITARIO

Iniziative locali che coinvolgono la comunità per individuare soluzioni di trasporto
Campagne di valutazione delle esigenze, approccio partecipativo

SMARTA ha individuato e analizzato oltre 30 iniziative di mobilità rurale. Sono considerate Buone Pratiche per l'esperienza maturata in alcuni aspetti dell'organizzazione e dell'attuazione di un programma di mobilità extraurbano. L'integrazione state anche studiate per il loro potenziale di integrazione con i servizi di trasporto pubblico esercizio. L'integrazione di questi servizi con le nuove soluzioni ITS mostra quattro tipi di servizi di mobilità rurale condivisa:

- Trasporto pubblico (convenzionale o regolare)
- Trasporto collettivo flessibile
- Veicoli condivisi
- Trasporto individuale.

[5] Progetti che hanno coperto le buone pratiche della mobilità rurale:
Progetto LAST-MILE - https://www.interregeurope.eu/lastmile,
Associazione EuroMontana - https://www.euromontana.org,
Progetto MAMBA - https://www.mambaproject.eu,
Hi-Reach Project - https://hireach-project.eu,
Progetto RuMobil - https://www.interreg-central.eu/Content.Node/rumobil.html

Mappa delle Buone Pratiche di SMARTA

Due Buone Pratiche conosciute e in uso sono il servizio di autostop Rezopouce in Francia e il servizio Bürgerbus in Germania.

RezoPouce[6], France

RezoPouce è un servizio organizzato di autostop.Nel 2009 in 10 comuni a nord di Tolosa è nata l'idea di offrire una soluzione alternativa a un servizio di autobus locale caratterizzato da un numero ridotto di utenti e da elevati costi di esercizio. L'associazione Rezopouce è stata creata ufficialmente nel 2012 e già nel giugno 2013 è riuscita a raggruppare 80 enti locali. Ora è distribuita in circa 2.000 comuni in tutta la Francia, coprendo circa il 20% delle aree rurali dove - proprio come nel resto d'Europa - le persone senza auto non hanno alternative di trasporto accessibili e i mezzi pubblici non sono economicamente sostenibili.

Nell'anno in cui il servizio è stato introdotto, il grado di penetrazione tra la popolazione era dell'1-2%, con un aumento medio dell'1% negli anni successivi. Considerando che due milioni di abitanti vivono nella zona servita, questo significa una linea di base di 20.000-40.000 utenti (una media di 20-40 per ogni autorità locale).

Dal punto di vista governativo, il servizio è organizzato dalle autorità locali, con il sostegno dell'Associazione Rezopouce, che fornisce il know-how e la formazione.L'associazione raggruppa enti locali, utenti destinatari della mobilità, operatori di autostrade/trasporti pubblici, dipendenti e utenti. Un'autorità locale interessata fornisce a Rezopouce una tassa (proporzionale al numero di abitanti) per i servizi offerti che sono completamente gratuiti per i destinatari.

Rezopouce si sforza di superare le problematiche del classico autostop, come ad esempio: una sensazione soggettiva di insicurezza e incertezza consentendo la gestione delle informazioni personali come una carta d'identità o una foto. La loro applicazione svolge anche un ruolo importante nel rendere i trasporti sicuri e accessibili, combinando la domanda e l'offerta di autostop come anche l'offerta di servizi di informazioni del viaggio. Fornisce anche strumenti di identità visiva ben riconoscibili, come una smart card per gli utenti finali, adesivi da applicare ai finestrini delle auto, (una lista di punti di autostop).

Source: Mairie des Matelles

[6] https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-Rezopouce.pdf

Serviciile Bürgerbus[7], Germania

Bürgerbus è un servizio di trasporto comunitario volontario che opera in diverse regioni della Germania, per lo più all'interno del Baden-Württemberg, Bassa Sassonia e Nord-Reine Westfalia.Bürgerbus integra i servizi di trasporto pubblico tradizionali nelle aree rurali e semi-rurali, dove le scelte di mobilità sono Westphalia. Il sono in funzione circa 350 servizi Bürgerbus, di cui più di 80 nel Baden-Württemberg e più di 130 nel Nord-Reine Baden-Württemberg. Nel Bürgerbus è sostenuto finanziariamente da una combinazione di finanziamenti statali e privati.

Il successo di questa soluzione di trasporto condivisa è dimostrato dal continuo aumento dei servizi e delle aree coperte che si sono ingrandite notevolmente negli ultimi dieci anni. Inoltre solo 25 servizi di trasporto condiviso sono stati chiusi da quando i primi hanno iniziato ad operare negli anni '80. I primi trasporti comunitari sono entrati in funzione nel 1985, concentrandosi sull'esperienza del Baden-Württemberg. Nel 2010 erano operativi 10 servizi Bürgerbus, ufficialmente riconosciuti dall'Amministrazione Regionale che ha iniziato a sostenere finanziariamente il sistema. Nel settembre 2014 è stata istituita l'Associazione pro Bürgerbus Baden-Württemberg per coordinare e sostenere lo sviluppo del servizio anche a livello regionale. Nello stesso anno si è raggiunto il numero di 40 servizi Bürgerbus operativi.

I servizi di Bürgerbus sono per lo più diretti come servizi di trasporto pubblico extraurbano con itinerari e orari prestabiliti, anche se in alcune zone gli autobus Bürgerbus sono gestiti a domanda, con prenotazione anticipata.Sebbene i Bürgerbus siano accessibili ad utenti esterni, la maggior parte dei fruitori sono persone anziane con mobilità ridotta oppure giovani e famiglie con bambini.

La creazione di un servizio Bürgerbus è iniziata quando una comunità locale espresse l'intenzione di organizzare un servizio di trasporto da sola. Questa intenzione è stata accettata positivamente dell'autorità locale che ha preso a carico i costi residui relativamente bassi. L'azienda di trasporto locale da allora integra il Bürgerbus nella sua offerta di trasporto e la Regione cofinanzia l'acquisto del veicolo. Nel Baden-Württemberg l'Associazione Bürgerbus monitora le prestazioni del servizio, raccoglie il feedback degli utenti e valuta regolarmente le esigenze di mobilità al fine di garantire un servizio efficiente nell'area.

Questa buona pratica evidenzia un livello adeguato di compartecipazione tra i cittadini, gli enti locali e regionali e le imprese private (operatori dei trasporti). Questa relazione ha lo scopo di sviluppare una soluzione di trasporto che risponda alle esigenze di mobilità delle persone nelle aree rurali e semi-rurali. Si riconosce che il livello abbastanza elevato di finanziamenti pubblici svolge un ruolo chiave nella configurazione del servizio (acquisto di veicoli), che rende l'attuarsi di tale pratica impegnativa in molti paesi e contesti dell'UE.

[7] *https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-BurgerBus.pdf*

Innovazione nelle buone pratiche e fattori di successo per la trasferibilità

SMARTA ha effettuato una valutazione comparativa tra buone pratiche simili che si traduce in una visione composita dello stato dell'arte dei servizi di mobilità nelle zone rurali. Gli obiettivi principali di questo lavoro sono stati quelli di mettere in evidenza quegli aspetti delle buone prassi che potrebbero essere considerati innovativi e che hanno contribuito al loro successo.

Per consentire una valutazione comparativa delle Buone Pratiche, è stata sviluppata una metodologia di massima semplice al fine di presentare esempi di innovazione e di fattori di successo provenienti da casi diversi. Il grafico è suddiviso in quattro segmenti principali,ciascuno rappresentante un tipo di innovazione differente (classificati dall'OCSE e da Eurostat[8]). Queste novità possono essere riassunte come segue:

1 ASPETTI ORGANIZZATIVI

Innovazione e successo relativi alla gestione, strutture organizzative, quadri giuridici e pratiche operative

2 PIANIFICAZIONE E ATTUAZIONE

Fattori di innovazione e di successo, tra cui tecniche significativamente migliorate per la raccolta e l'analisi dei dati, la pianificazione e la valutazione dei servizi, l'approvvigionamento e l'attuazione dei servizi/ITS

3 MODELLO DI BUSINESS E MARKETING

Fattori di innovazione e successo relativi al modo in cui un servizio è commercializzato, migliorare le relazioni con i clienti e/ o il modo in cui il prodotto o servizio è finanziato

4 PRODOTTO E SERVIZIO

Fattori di innovazione e successo nei servizi forniti ai clienti e nel livello di qualità per compensare le esigenze insoddisfatte dei potenziali utenti e/o per rendere il servizio più orientato al cliente.

[8] *OECD & Eurostat, Oslo Manual: Guidelines for Collecting and Interpreting Innovation Data(ediția a 3-a), Paris: OECD Publishing, 2005.*

L'individuazione dei quattro tipi di innovazione per lo sviluppo della valutazione comparativa è stata utile in quanto le buone pratiche possono avere diversi punti di forza. Ad esempio, alcuni si sono dimostrati particolarmente efficaci nel coinvolgere la comunità attraverso il loro assetto organizzativo, mentre altri hanno sviluppato soluzioni ICT più avanzate per la pianificazione dei viaggi e l'interoperabilità. Risulta inoltre che il livello di informazioni disponibili per ciascuna Buona Pratica non è coerente, per cui non è sempre possibile confrontare direttamente i casi a condizioni simili. Un approccio più complesso alla classificazione o al punteggio delle buone pratiche potrebbe diventare fuorviante e non tenere pienamente conto del contesto di riferimento.

Una panoramica della valutazione dell'innovazione SMARTA

Una sintesi della valutazione comparativa delle buone pratiche è stata effettuata per tre categorie principali: servizi di autobus rurali extraurbani, DRT e mobilità condivisa.

Rete di autobus rurali
I servizi pubblici di autobus sono spesso la principale o unica forma di trasporto per le persone nelle zone rurali e, poiché possono essere considerati costosi (sulla base di tot. euro a passeggero per km), sono vulnerabili ai tagli di bilancio e trascurati.

Purtroppo, questi servizi sono spesso progettati sulla base di dati storici e sui vincoli per il loro funzionamento.Le buone pratiche SMARTA dimostrano che, laddove i servizi sono stati riprogettati sulla base di una valutazione approfondita delle esigenze in evoluzione dei cittadini, è possibile arrestare e cercare di invertire questa spirale di declino, poiché la razionalizzazione è stata bilanciata da investimenti nell'affidabilità del viaggio e nel comfort dei passeggeri.

PROVINCIA DI ALBA (RO)

La razionalizzazione delle reti rurali e urbane precedentemente disgiunte, insieme agli investimenti in nuovi veicoli, ha determinato un aumento del 43% delle corse effettuate

MULDENTAL (DE)

Una riprogettazione totale della rete di autobus che comprende 34 linee, comprese le frequenze di servizio migliorate e 66 nuove fermate, ha portato ad un aumento del 10% degli utenti del trasporto pubblico in soli sei mesi.

ALPINBUS (CH)

Questo caso dimostra l'importanza di fornire servizi che rispondano ai picchi stagionali della domanda turistica, che consentono ai cittadini di passare dall'uso dell'automobile privata a mezzi di trasporto più sostenibili.

Trasporto a chiamata
Il DRT è una modalità di trasporto pubblico flessibile, tipicamente comprende minibus,in cui i percorsi e gli orari sono adattati alla richiestadell'utente. A partire dagli anni '70 e dalla creazione dei servizi 'Dial-a-Ride', il DRT è stato promosso come soluzione di trasporto in circostanze in cui i servizi più tradizionali non sono economicamente redditizi, che è spesso considerata una componente chiave in un'offerta di mobilità rurale.

Le Buone Pratiche di SMARTA rappresentano una serie di obiettivi primari e un'evoluzione dei servizi DRT, che vanno **dai servizi di mobilità di ultimomiglio** per le comunità rurali, come i **Regiotaxi (NL)**, fino a quella che potrebbe essere vista come una **forma premium di trasporto pubblico,** compreso il caso di **Arrivaclick (UK).** Negli ultimi anni sono emerse piattaforme ICT che coinvolgono app per smartphone che possono essere utilizzate dai passeggeri, un programma di pianificazione e ottimizzazione del percorso centralizzato (come in **Catalogna (ES)** e un'app di routing integrata per il conducente del veicolo. Questi aiutano a consentire tempi di risposta più rapidi e hanno il potenziale per ridurre i costi operativi; inoltre, questa soluzione è in linea con il livello di servizio sperimentato dagli utenti comparato ad altre proposte già esistenti (ad es. Uber, Lyft, ecc).

REGIOTAXI (NL)

Si tratta essenzialmente di un servizio porta a porta che trasporta un utente da un punto di origine (ad es. casa) e lo porta a destinazione. Il sistema non ha fermate o percorsi fissi. Altri viaggiatori possono anche essere prelevati durante il viaggio, il che significa che Regiotaxi è in grado di applicare prezzi inferiori rispetto ai concorrenti taxi convenzionali.

ARRIVACLICK (UK)

Arrivaclick è un servizio di minibus intelligente, su richiesta e flessibile che porta più passeggeri nella stessa direzione, prenotando e viaggiando su un veicolo condiviso con una capacità massima di 12 posti. Sono dotati di sedili in pelle, Wi-Fi e punti di ricarica, e sono accessibili ai disabili

CATALUYNA (ES)

Quando è stato lanciato un servizio DRT utilizzando la piattaforma ICT Shotl in Catalogna (ES), l'occupazione media è aumentata da sei passeggeri/viaggio per il servizio di autobus convenzionale a 16 per viaggio su DRT, mentre i costi operativi per il servizio DRT sono stati ridotti del 15%.

Nessuna delle buone pratiche del DRT di SMARTA opera attualmente senza sovvenzioni pubbliche (cosa che ovviamente vale anche per il trasporto pubblico urbano in tutta Europa). Tuttavia, le buone pratiche analizzate mostrano che il DRT è in grado di aumentare il numero di utenti e di ridurre i costi operativi nelle zone rurali rispetto ai trasporti pubblici extraurbani su percorsi fissi. In alcuni casi, i servizi di mobilità DRT rurale si concentrano su gruppi di utenti specifici e si suggerisce perciò un **approccio flessibile**, che combini servizi flessibili con servizi fissi per tipi di viaggi specifici in periodi di bassa stagione (ad es. servizi sanitari, club sportivi giovanili e attività ricreative ecc.) per migliorare ulteriormente l'offerta.

Mobilità condivisa

La revisione SMARTA delle Buone Pratiche dimostra una reale diversità nel modo in cui le forme ben note di mobilità condivisa siano state adattate alle circostanze locali e ai vari budget, in molti casi rinvigorendo le pratiche più vecchie.

Un’importante caratteristica distintiva tra le buone pratiche è se il veicolo sia di proprietà di un collettivo (del comune, della società locale o del gruppo di comunità) o se dipenda da una qualche forma di veicolo peer-to peer o di condivisione del passaggio(ad esempio **Talybont Car Sharing (UK)**). Per le autorità pubbliche che dispongono di bilanci molto limitati, la promozione di queste ultime forme di mobilità condivisa potrebbe rappresentare un modo appropriato per migliorare la gamma di possibilità di mobilità per le persone nelle zone rurali, integrando le reti di trasporto pubblico esistenti. Le buone pratiche che comportano l'uso di veicoli di proprietà privata comprendono **viaggi in auto Sopotniki per gruppi di età più avanzata (SI).**

La valutazione della condivisione peer-to-peer delle buone pratiche mostra come le reti informali e la buona volontà della comunità possano portare a un'espansione costante degli schemi avviati su piccola scala.

TALYBONT CAR SHARING (UK)

Il programma è un buon esempio di iniziativa ‘bottom-up’, guidata dalla comunità locale per la popolazione residenziale. Questo incoraggia un maggiore senso di proprietà tra i locali per mantenere l'iniziativa in corso.

SOPOTNIKI (SI)

Il servizio ha avuto 31 volontari nel 2017, aumentati a 47 volontari attivi nel 2018, fornendo viaggi a 350 utenti.

REZOPOUCE (FR)

Il servizio si è espanso rapidamente; da 80 comuni nel 2013, oggi si prevedono circa 2.000 comuni entro la fine del 2020 coprendo il 20% della Francia rurale.

Come primi risultati del progetto SMARTA, la Commissione europea ha esteso il programma ad un progetto dimostrativo chiamato SMARTA2. Questo si propone di implementare soluzioni di mobilità condivisa nell’est Tirolo (Austria), Trikala (Grecia), Águeda (Portogallo) e Brasov (Romania). Queste quattro aree rurali europee, che presentano diverse condizioni geografiche, popolazioni e sfide di mobilità, creeranno nuovi servizi di condivisione, collegandoli con l'offerta di trasporto pubblico esistente per migliorare la gamma di opzioni di mobilità per gli abitanti locali.Il progetto SMARTA 2 fornirà importanti e ulteriori buone pratiche e un'aggiuntiva copertura geografica all’originale progetto SMARTA.

04. RIFLESSIONE SULLA MOBILITÀ RURALE: LA NECESSITÀ DI UNA NUOVA VISIONE

È necessaria una nuova visione delle zone rurali europee basata sul coinvolgimento delle comunità, sullo sviluppo delle conoscenze locali e sulla definizione di obiettivi chiari in termini di sostenibilità e di finalità ambientali. La mobilità rurale è uno dei principali "strumenti" per migliorare l'accessibilità ai servizi e la "libertà" di movimento, che diminuisce il rischio di esclusione sociale di specifici gruppi di cittadini e lo spopolamento dell'area rurale.

La mobilità rurale e i relativi servizi di trasporto hanno un impatto diretto sullo sviluppo generale delle zone e delle regioni rurali. Dimostrare il valore, l'impatto e la fattibilità della mobilità rurale può essere la chiave per ottenere benefici a lungo termine per le comunità.In questo senso è importante definire servizi di trasporto che sono ben adattati alle diverse aree e ai vari gruppi di popolazione integrando i servizi di mobilità condivisa con il trasporto pubblico.

MESSAGGIO PRINCIPALE

"Il tempo di agire è arrivato! La mobilità rurale ha bisogno di più attenzione dato che è fondamentale per garantire la sostenibilità delle zone rurali"

Come potrebbero essere migliorate le politiche europee?

La mobilità rurale necessita di un forte sostegno politico. Sebbene alcuni Stati Membri abbiano istituito un quadro specifico, in generale sia a livello europeo che a livello dei singoli Stati manca una politica pertinente e i relativi piani d'intervento per la mobilità rurale.

L'UE potrebbe svolgere un ruolo importante incoraggiando gli Stati Membri a formulare politiche per la mobilità nelle zone rurali, con l'obiettivo di ottenere risultati migliori. Spetterebbe ai singoli Stati Membridi individuare il percorso più adatto per fissare e conseguire gli obiettivi stabiliti.

L'UE potrebbe inoltre facilitare l'adozione e l'impegno degli Stati Membri nel quadro della mobilità rurale, come avviene per altri settori della mobilità/dei trasporti (mobilità urbana sostenibile, sistemi di trasporto intelligenti, ecc.).

Potrebbe elaborare orientamenti e direttive specifici, se/ove necessario, in materia di mobilità condivisa e di trasporto pubblico nelle zone rurali o nelle regioni.

Raccomandazioni:

1. L'UE incoraggi gli Stati Membri a sviluppare e adottare una politica per la mobilità rurale con obiettivi e traguardi specifici e a sviluppare il piano di attuazione e di finanziamento.L'UE stabilisca solo l'obbligo e il quadro generale, i singoli Stati Membri sviluppino poi la politica e i piani come meglio si adattano al loro territorio.

2. Considerando le attuali limitazioni in materia di competenza ed esperienza nel settore, è necessario uno sforzo europeo per l'orientamento, la metodologia, gli strumenti e il know-how. Inoltre, per facilitare l'adozione e ridurre gli errori, è importante diffondere i risultati che emergono dall'implementazione di buone pratiche.

3. Agevolare meccanismi finanziari adeguati a livello europeo per la diffusione di servizi di mobilità rurale nell'ambito del sistema generale dei trasporti.Si potrebbero definire approcci diversi o percorsi a livello UE per invitare gli Stati Membri a finanziare l'offerta di mobilità rurale (come i servizi condivisi o convenzionali).

4. Il finanziamento di programmi dimostrativi dedicati ai servizi di mobilità rurale potrebbe essere utilizzato come strumento importante per realizzare il concetto di Smart Villages (Sobborghi Intelligenti).Ciò fornirebbe un sostegno europeo alla mobilità rurale, simile a quello ricevuto da quella urbana negli ultimi decenni.

5. Le buone pratiche sono fonte di ispirazione. La condivisione dei risultati delle iniziative riuscite può essere la chiave per ottenere sostegno politico e sbloccare i finanziamenti.

Cosa può essere attuato a livello nazionale?

In molti Stati Membri europei la pianificazione della mobilità nelle zone rurali non dispone di un quadro specifico a livello nazionale. Di solito è generalizzata in diversi comparti di programmazione nazionali, che potrebbero non affrontare sufficientemente i problemi specifici. Le difficoltà di coordinamento dei servizi di trasporto rurale che si rivolgono a diversi gruppi di destinatari possono aggravare i problemi di esclusione sociale.

È essenziale quindi un contesto specifico e mirato alla mobilità rurale e ai servizi di trasporto. Tale contesto dovrebbe avere obiettivi chiari e ben definiti e inoltre prevedere forme attuali ed emergenti di mobilità rurale condivisa.

Raccomandazioni:

1. C'è bisogno di un quadro politico e di pianificazione per la mobilità rurale a livello nazionale chesostenga specificamente la progettazione della mobilità nelle zone rurali.Tale aspetto offrirebbe l'opportunità di fissare obiettivi nazionali, assegnare responsabilità specifiche e sviluppare il meccanismo finanziario necessario per raggiungere i livelli di mobilità richiesti.

2. Lo sviluppo di un quadro politico specifico per la mobilità rurale garantisce la coerenza in tutto il paese, essendo particolarmente importante per ridurre le disparità regionali tra gli Stati Membri con un elevato livello di autonomia regionale (ad es. Belgio, Germania, Spagna).

3. Aumentare il coordinamento e l'integrazione dei servizi di mobilità nelle zone rurali può portare a benefici significativi. Gli organismi nazionali che coordinano i servizi di mobilità rurale in aree specifiche rappresentano un'opportunità per fornire servizi integrati che soddisfino meglio le comunità e riducano le sovrapposizioni di attività o responsabilità nell'ottimizzazione dei fondi e delle risorse disponibili.

4. Le autorità nazionali potrebbero essere più attive nell'aggiornamento del quadro normativo, al fine di migliorare la mobilità rurale in diverse forme, compresi i servizi emergenti di ride-sharing nelle zone rurali. Potrebbero inoltre fornire sostegno finanziario per lo sviluppo e la gestione dei servizi e creare il contesto per un maggiore coordinamento e integrazione dei servizi specifici di mobilità condivisa con la rete di trasporto pubblico extraurbano.

Le comunità locali conoscono meglio il tipo di trasporto di cui hanno bisogno;ci si aspetta infatti che progettino e attuino in modo proattivo specifici programmi di mobilità rurale che rispondano meglio alle loro particolari e singole esigenze. Potrebbe trattarsi di un processo senza intoppi, a condizione che siano disponibili raccomandazioni europee e nazionali, che siano stabiliti quadri politici e di pianificazione e che siano disponibili fonti di finanziamento valide e affidabili.

I programmi di mobilità rurale dovrebbero essere sviluppati con una "mentalità rurale". Le pratiche urbane consolidate possono non essere necessarie in un ambiente come questo. Di conseguenza, è incoraggiato il trasferimento di eventuali buone pratiche da altri sistemi riusciti.

Raccomandazioni:

1. La riattivazione delle reti convenzionali di autobus rurali può essere realizzata se i servizi sono riprogettati sulla base di una buona conoscenza delle esigenze degli utenti. La scomparsa di tali servizi può essere fermata e invertita aumentando ulteriormente l'affidabilità del servizio e il comfort dei passeggeri.

2. I diversi servizi di trasporto flessibili, tra cui la mobilità condivisa, sono soluzioni che potrebbero migliorare la gamma di possibilità di mobilità per le persone di queste zone. Questo obiettivo può essere raggiunto sia integrando le reti di trasporto pubblico esistenti, come nel caso della mobilità condivisa, sia fornendo alternative più efficaci dal punto di vista finanziario ai servizi di autobus convenzionali, come nel caso del DRT.

3. La ripartizione geografica e il raggruppamento delle risorse rappresentano una buona opportunità per le autorità locali di utilizzare congiuntamente le loro risorse finanziarie e umane e di cooperare per offrire alla comunità un'offerta coordinata di mobilità e trasporto. Questo è molto utile quando tali servizi non avrebbero potuto essere sviluppati dalle singole autorità.

4. Unire le forze e i sistemi di finanziamento può contribuire a soddisfare le esigenze di mobilità fondamentali, garantendo risorse finanziarie sufficienti e il potenziale per sfruttare ulteriori canali di marketing.Tale sforzo comune può essere realizzato tra l'autorità dei trasporti e altri servizi pubblici (servizi sociali, sanità, istruzione) che hanno responsabilità legate alla mobilità.

5. Le soluzioni ICT consentono la raccolta dei dati, il monitoraggio delle operazioni di servizio, la pianificazione dei viaggi intermodali, il pagamento integrato, l'informazione in tempo reale e la valutazione dei KPI di servizio. Sebbene queste soluzioni avanzate non possano garantire da sole il successo delle risoluzioni di mobilità convenzionali o condivise, l'introduzione di strumenti, piattaforme e applicazioni ICT potrebbe sostenere la dimensione operativa e migliorare i livelli di prestazione. Possono inoltre facilitare il coordinamento tra i diversi servizi e l'integrazione con la rete di trasporto pubblico e con altri sistemi di mobilità rurale condivisa.

Data la diversità delle esperienze rurali all'interno degli Stati Membri dell'UE, è chiaro che non c'è una soluzione immediata ed efficace per risolvere i problemi della mobilità rurale ed è per questo che abbiamo bisogno che tutte le parti interessate si uniscano per capire come migliorare la mobilità rurale e sviluppare una nuova visione.

Nella mobilità rurale è necessario un modo di pensare diverso rispetto allo sviluppo della mobilità urbana. A questo proposito, il networking è uno dei componenti principali del progetto SMARTA. L'obiettivo delle attività interattive di SMARTA è quello di coinvolgere attivamente i diversi stakeholders nel settore della mobilità rurale. I politici, gli operatori dei trasporti pubblici, i diversi fornitori di servizi o prodotti per la mobilità dovrebbero unirsi per capire come sviluppare una nuova visione per la mobilità rurale. SMARTA ha avviato una rete di stakeholder che hanno iniziato a discutere le principali questioni che potrebbero contribuire a plasmare le basi per una nuova visione europea della mobilità rurale.

L'evento **"Time to Rethink Rural Mobility"** [9] organizzato da SMARTA a Bruxelles il 30 e 31 gennaio 2019 ha posto le basi per la discussione. Durante l'evento sono stati analizzati gli elementi che guidano le iniziative di mobilità rurale di successo, che vanno dagli aspetti sociali, politici, finanziari alle soluzioni ICT.

Una vasto numero di stakeholders e istituzioni ha partecipato all'evento: la Commissione europea (DG MOVE, DG AGRI, DG REGIO), il Parlamento europeo, la rete europea per lo sviluppo rurale (ENRD), i Comitati europei delle regioni (CoR), CPMR- Conferenza delle regioni marittime periferiche, Network POLIS, ERTICO-ITS Europa/Alleanza Maas, fornitori di servizi (Taxistop, Autodelen, Newbility, Mobility Carsharing), agenzie di mobilità e agenzie regionali.

I partecipanti si sono concentrati sui possibili cambiamenti che avranno un impatto positivo sulla mobilità rurale. L'opinione generale è stata quella di definire una visione per gli ambienti rurali, per discutere il futuro della popolazione e delle funzioni delle aree rurali. Se la visione può essere concordata, può guidare la politica e sbloccare alcuni programmi e allocazione delle risorse. Questo è l'unico approccio che potrebbe portare a benefici a lungo termine di un trasporto condiviso e sostenibile per le comunità rurali.La conclusione principale concordata da tutti i partecipanti è che il momento di agire per la mobilità rurale è arrivato.

[9] Dacă doriți să aflați mai multe despre activitățile de relaționare cu actorii relevanți ale SMARTA, urmați acest link: https://ruralsharedmobility.eu/workshops.

Per maggiori nozioni e informazioni di supporto sulla mobilità rurale condivisa, consultate il sito web SMARTA

www.ruralsharedmobility.eu

e potrete approfondire i risultati ottenuti finora da SMARTA:

Una serie completa di Documenti tecnici (IP), sviluppati per ciascuno dei 28 Stati Membri dell'UE, oltre ad altri paesi vicini (Albania, Macedonia, Moldavia,Norvegia) e paesi non europei di riferimento (Canada, Australia).
https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/

32 Buone pratiche (GP) sono state analizzate e segnalate utilizzando una struttura comune che copre diversi tipi di mobilità pubblica e condivisa e presenta una serie di informazioni (schema di trasporto, gruppi destinatari, finanziamenti/incentivi, impegno della comunità/autorità, ecc.).
https://ruralsharedmobility.eu/good-practices/

Relazione del primo workshop SMARTA - "Time to Rethink Rural Mobility" tenutosi a Bruxelles il 30-31 gennaio 2019.
https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Workshop-report.pdf

Relazione SMARTA sulle buone pratiche
https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/12/Smarta-Report-on-rural-good-practices-web-version.pdf

Il quadro di valutazione di SMARTA si propone di guidare i siti pilota di SMARTA2 nello sviluppo del processo di valutazione delle misure da attuare nel periodo 2019-2020.
https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Evaluation-Framework-1.pdf

Le risorse, gli approfondimenti e le informazioni più rilevanti provenienti da progetti simili.
https://ruralsharedmobility.eu/resources/

ENTRA NELLA RETE!

Entra a far parte della rete di stakeholders di SMARTA.

Il Consorzio SMARTA ha il piacere di invitarti a nominare una persona di riferimento della tua organizzazione o del tuo progetto, interessato nella tematica della mobilità rurale, per entrare nella rete di stakeholders di SMARTA.

Se sei interessato alle attività e ai risultati del progetto, far parte della rete ti darà accesso alle conoscenze raccolte, ai risultati e alle raccomandazioni derivanti dalle principali attività del progetto, ti terrà informato sui workshop e sugli eventi SMARTA e ti darà l'opportunità di interagire con gli stakeholders attivi nel campo della mobilità rurale.
È anche un'opportunità per noi di ascoltare il tuo punto di vista e di incorporare le tue opinioni e considerazioni nel nostro lavoro.

CONTATTI

www.ruralsharedmobility.eu
info@ruralsharedmobility.eu

Per avere maggiori informazioni, non esitate a contattare i coordinatori del progetto (MemEx):
Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it
Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it
Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

In alternativa, contattate i responsabili della comunicazione (EIP) presso:
Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu

SMARTA

smart rural transport areas