



SMARTA
smart rural transport areas

La mobilità rurale è importante

Risultati del progetto SMARTA



This project is funded by
the European Union

SMARTA

Mobilità condivisa sostenibile interconnessa con il trasporto pubblico nelle zone rurali europee (sviluppando il concetto di "SMARt Rural Transport Areas")

L'importanza della mobilità rurale: Approfondimenti da SMARTA

Editing e design:

European Integrated Projects

Autori:

Consorzio SMARTA

Memex (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)

Progetto SMARTA all'indirizzo:

www.ruralsharedmobility.eu



Le informazioni e le opinioni esposte nella seguente relazione sono quelle dell'autore (o autori) e non riflettono necessariamente il parere ufficiale della Commissione. La Commissione non garantisce l'esattezza dei dati inclusi nel presente studio. Dunque né la Commissione, né la persona che agisca per conto proprio, può essere ritenuta responsabile dell'uso che può essere fatto delle informazioni in esso contenute.

L'importanza della mobilità rurale

Approfondimenti da SMARTA

Mobilità condivisa sostenibile interconnessa con i trasporti pubblici
nelle zone rurali europee (sviluppando il concetto
di "SMARt Rural Transport Areas")





IL PROGETTO SMARTA IN BREVE

Il progetto SMARTA è stato una delle iniziative più interessanti avviate dall'Unione Europea per la mobilità rurale. Lo studio ha cercato di comprendere il ruolo, la pertinenza e il potenziale dei servizi di mobilità condivisi e a chiamata, integrati con il trasporto pubblico, nelle aree rurali europee.

Di cosa tratta SMARTA?

Il progetto SMARTA si è concentrato sulla mobilità rurale e, in modo particolare, sulla mobilità rurale condivisa. I servizi di trasporto pubblico rurale in Europa sono sotto stress, a causa di una combinazione di fattori tra cui misure di austerità, cambiamenti demografici e scarsa connettività in termini di infrastrutture.

L'assenza di diversi servizi di mobilità ha portato gli abitanti delle zone rurali ad essere fortemente dipendenti dal mezzo privato per i loro spostamenti. L'inevitabile risultato è che coloro che non hanno auto dipendono da altri per un passaggio; ciò spesso significa che hanno una minore possibilità di partecipazione nella società. Dal suo inizio nel 2018, il progetto SMARTA si è concentrato su come sfruttare le politiche e le soluzioni di mobilità esistenti nelle aree rurali europee ed esplorare modi per promuovere una mobilità condivisa sostenibile, interconnessa con i trasporti pubblici.



L'OBIETTIVO DI SMARTA

Il progetto ha avuto come scopo quello di fornire una guida affidabile ai decisori politici, alle autorità locali e agli operatori per sviluppare politiche adeguate e soluzioni operative efficienti per la mobilità rurale. Ciò permetterebbe loro di:

- ✓ Sviluppare una nuova visione della mobilità rurale a livello nazionale, regionale e locale;
- ✓ Definire obiettivi specifici e misurabili per la mobilità rurale;
- ✓ Lavorare in un quadro di valutazione specifico per la mobilità rurale;
- ✓ Assegnare responsabilità e obblighi specifici per il raggiungimento degli obiettivi di mobilità rurale individuati.



LE PRINCIPALI ATTIVITÀ DI SMARTA

Analisi della mobilità rurale a livello europeo

SMARTA ha fornito l'opportunità di elaborare un'analisi completa delle sfide sulla mobilità nelle aree rurali, comprendendo il mercato e il contesto politico di tutti i 27 paesi dell'UE (oltre ad alcuni Stati EEA selezionati, Nord America e Australia). Il Consorzio del progetto ha delineato per ciascun paese il quadro (istituzionale, regolamentare, organizzativo, finanziario, ecc.) nel cui ambito rientrano i servizi di mobilità condivisi nelle zone rurali e le politiche correlate (a livello nazionale o regionale). Questo ha difatti creato una mappatura della situazione attuale, che non era mai stata realizzata precedentemente.

Migliorare le conoscenze sulla mobilità rurale sostenibile

Sono state condotte diverse ricerche al fine di individuare le buone pratiche emergenti e attuali ed il loro livello di innovazione. Parallelamente, SMARTA ha collaborato con diversi siti pilota per l'attuazione di soluzioni di mobilità rurale condivisa. Le attività pilota hanno offerto l'opportunità di esaminare l'efficacia, l'efficienza, gli impatti e le prospettive future per servizi di mobilità nuovi, migliorati o estesi. Lo scopo è stato quello di ottenere una profonda comprensione dei principali risultati, delle lezioni apprese e dei problemi di trasferibilità delle diverse soluzioni.

Sensibilizzazione sulla mobilità rurale

Una delle attività chiave di SMARTA ha consistito nell'impegno verso gli stakeholders del settore della mobilità rurale. Sono state sviluppate collaborazioni positive con altri progetti inerenti la mobilità rurale e l'accessibilità, nonché con rilevanti iniziative e organizzazioni. La rete di stakeholders di SMARTA è stata fondamentale per garantire la validazione delle attività del progetto, per ottenere un'ampia diffusione dei risultati e per aumentare la consapevolezza sui problemi della mobilità rurale. Inoltre, sono stati sviluppati una serie di strumenti di diffusione e comunicazione, tra cui volantini, opuscoli, un sito web completo e social media dedicati.

LE FASI DEL PROGETTO SMARTA

È TEMPO DI RIPENSARE LA MOBILITÀ RURALE



- ✓ Individuando le problematiche della mobilità rurale;
- ✓ Comprendendo gli ambiti e le politiche esistenti;
- ✓ Creando una rete europea di stakeholders per la mobilità rurale.

È TEMPO DI AGIRE PER LA MOBILITÀ RURALE

- ✓ Mappando le soluzioni esistenti e la loro componente di innovazione;
- ✓ Studiando gli esempi di 'buone pratiche' e comprendendo cosa rende loro efficaci;
- ✓ Selezionando siti pilota, per monitorare e testare soluzioni condivise di mobilità rurale;
- ✓ Collaborando strettamente con stakeholders di tutta Europa per comprendere la fattibilità delle soluzioni.



LA MOBILITÀ RURALE È IMPORTANTE



- ✓ Studiando i risultati delle soluzioni di mobilità condivisa implementate nei siti pilota;
- ✓ Valutando le esigenze degli stakeholders nell'esecuzione di una politica globale che copra tutte le zone rurali europee;
- ✓ Formulando raccomandazioni politiche.

01



"Il Green Deal Europeo è un'opportunità per rimodellare l'intero sistema di trasporto, per renderlo sicuro, sostenibile e accessibile a tutti. Questo significa una nuova visione per le aree rurali."¹ **Ciaran Cuffe (Commissione TRAN, Parlamento europeo)**

È TEMPO DI



PENSARE

LA MOBILITÀ

RURALE

¹ La citazione è tratta dall'intervento di Ciaran Cuffe durante la Conferenza Finale di SMARTA, dicembre 2020. È possibile guardare la registrazione della conferenza al seguente link: <https://bit.ly/3bZVUEo>

E' importante affrontare l'opinione diffusa che nelle zone rurali ognuno ha una macchina. Questo non è sicuramente vero. Molte persone non possono guidare/avere un'auto, a causa dell'età, delle condizioni fisiche, o delle disponibilità economiche. Quando l'automobile(i) familiare è in uso, gli altri membri della famiglia non hanno accesso ad essa. Le famiglie e gli individui con basso reddito spesso non possono permettersi una macchina. In assenza di buoni servizi di trasporto pubblico o di servizi di mobilità condivisa, molte persone non possono muoversi in libertà. Questo grave divario limita la loro partecipazione alla società, il loro potenziale di guadagno e il loro contributo all'economia. Oltre al costo umano, molti individui saranno costretti ad andarsene, esercitando una pressione ancora maggiore sulle strutture rimanenti in un paese o in un'area rurale.

SONO EMERSE ALCUNE CONSIDERAZIONI:

Il problema della mobilità rurale non è uno, ma molti. Sono state individuate diverse problematiche relative alla fornitura di servizi di trasporto: accesso limitato e connettività, distanze più lunghe, mancanza di trasporti pubblici e/o di soluzioni alternative alle auto private e mancanza di finanziamenti per i programmi di mobilità. I modelli specifici di utilizzo del territorio rurale (espansione urbana, regioni sparse, mancanza di pianificazione territoriale per le zone rurali) sono un fattore importante che porta ad un alto grado di dipendenza dalle automobili nelle popolazioni rurali e, insieme alle infrastrutture inadeguate e alla mancanza di trasporti pubblici, portano a una limitata accessibilità e connettività. La mancanza di accessibilità si traduce in una scarsità di accessibilità (fisica) a tutti i tipi di servizi, tra cui servizi postali, servizi sanitari, ma anche altri come negozi, alimentari, farmacie, barbieri, pub e altri.

La fase "È tempo di ripensare la mobilità rurale" del progetto SMARTA ha mirato a identificare le sfide specifiche della mobilità rurale e a comprendere i quadri esistenti per le politiche rurali nei paesi dell'UE.



Esistono differenze reali tra tipologie di aree rurali, regioni e Stati membri. In alcune località, le aree rurali possono essere caratterizzate dalla presenza di persone ad alto reddito, mentre in altre potrebbe esserci una grande presenza di famiglie povere. Le regioni montuose sono molto diverse dalle zone costiere. Per alcune aree, la grande lontananza è la causa stessa del problema. In altre ci sono problemi topografici, necessità di conservazione, o problemi di stagionalità, ad es. a causa del turismo. Questa diversità rende difficile trovare un modello applicabile in tutte le aree.

Tutti coloro che vivono nelle zone rurali risentono, direttamente o indirettamente, delle carenze della mobilità rurale. Ma ci sono diverse categorie vulnerabili che sono ancora più colpite: gli anziani, i disabili, le famiglie a basso reddito o i disoccupati, i genitori single, gli adolescenti, gli immigrati, i nuovi arrivati nella zona, le persone che si trovano di fronte a una crisi improvvisa.

Le carenze nella mobilità rurale interdicano altre strategie per le aree e le regioni rurali. I principali elementi ostacolati dalla mancanza di mobilità rurale sono certamente la vita e lo sviluppo (economico) della società e delle comunità locali. Le strategie in altri settori (ad es. i servizi sociali e sanitari) spesso ignorano la necessità dei trasporti, che, quando insufficienti, possono limitarne l'efficacia. Le imprese devono disporre di opzioni di trasporto accessibili per attirare potenziali dipendenti. L'eccessiva mobilità tramite automobili per le persone nelle zone rurali comporta la scomparsa dei servizi, in quanto la mobilità automobilistica consente di utilizzare servizi relativamente lontani.

Nella maggior parte degli Stati membri dell'UE-27 manca un quadro politico per la mobilità rurale, nel senso di un contesto che riconosca specificamente la mobilità nelle zone rurali e che sia concepito in tal senso. Nei paesi o nelle regioni in cui gli ambiti istituzionali, regolamentari e finanziari sono ben sviluppati, si tende ad essere più incentrati sulle città e a dare la priorità ai grandi progetti infrastrutturali e urbani a discapito di quelli sui trasporti rurali.

I quadri legislativi spesso ostacolano l'innovazione nella mobilità rurale, mentre dovrebbero sostenere le iniziative locali e consentire alle comunità di apportare modifiche e trovare soluzioni. Ad esempio, il modo in cui il trasporto pubblico è regolamentato in molti paesi preclude soluzioni condizionate o servizi a domanda.





LA NECESSITÀ DI UNA NUOVA VISIONE

La mappatura delle strutture e delle prassi esistenti in tutti i 27 paesi dell'UE ha portato alla necessità di ripensare la mobilità rurale. È evidente la necessità di una nuova visione e di un nuovo contesto per le politiche di mobilità rurale, al fine di migliorare la mobilità rurale e apportare benefici a lungo termine.

L'ideale sarebbe che il contesto politico cambiasse ad alto livello per avere un grande impatto e, a tal fine, è necessario che questi cambiamenti siano politicamente attraenti e validi. I decisori politici dunque dovrebbero essere in grado di vederne i benefici per poter essere coinvolti.

La mobilità rurale dovrebbe essere prioritaria per consentire l'attuazione di iniziative; ciò fornirebbe un orientamento e una motivazione a livello nazionale e locale, con la gestione dell'attuazione a livello nazionale o sub-nazionale.

MESSAGGIO PRINCIPALE:

Sono necessari una nuova visione e un nuovo contesto per le politiche di mobilità rurale.

Tramite la lettura della prima brochure di SMARTA si può avere una descrizione più dettagliata dei risultati ottenuti nella prima fase del progetto

<https://bit.ly/2QbpiPp>



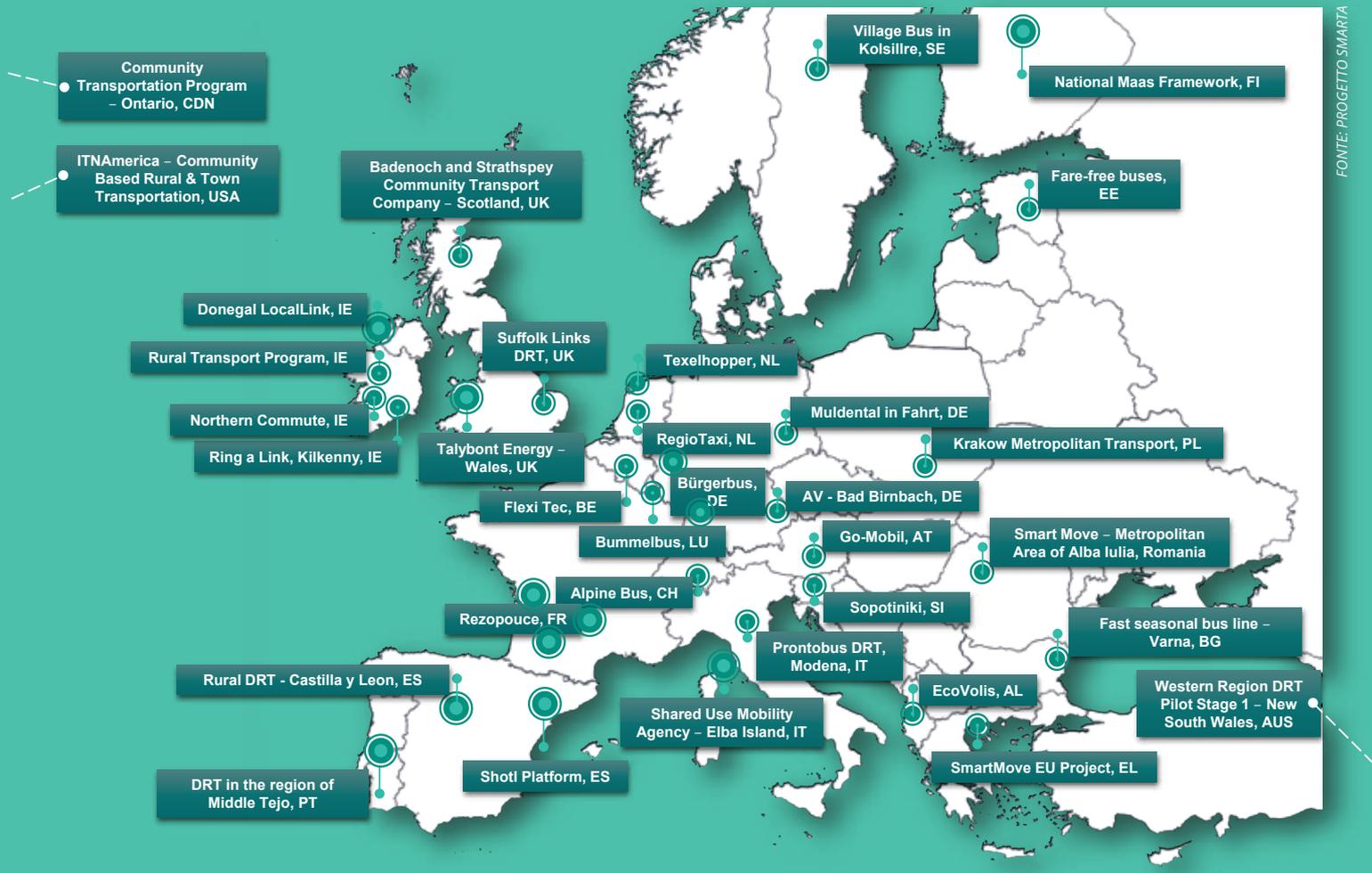
02

"SMARTA ci ha aiutato a rafforzare le nostre competenze, o a svilupparle, in quanto ne abbiamo bisogno per capire come servizi di mobilità efficaci potrebbero essere offerti per le aree rurali. Il progetto ha dimostrato infatti servizi di mobilità di successo. [...] Ci ha anche aiutato a ottenere una migliore visione dei contesti politici regionali e nazionali esistenti." ² **Isabelle Vandoorne (DG MOVE, Commissione europea)**

È TEMPO DI AGIRE PER LA MOBILITÀ RURALE

² La citazione è tratta dall'intervento di Isabelle Vandoorne durante la Conferenza Finale di SMARTA, dicembre 2020. È possibile guardare la registrazione della conferenza al seguente link: <https://bit.ly/3bZVUEo>

SMARTA si è prefisso di aumentare le conoscenze sulla mobilità rurale sostenibile identificando e valutando soluzioni di mobilità condivisa sviluppate o in fase di attuazione nelle zone rurali Europee, analizzandone gli elementi favorevoli e gli ostacoli nella loro implementazione e valutando il potenziale di trasferibilità delle soluzioni. Sono state **individuate un numero significativo di Buone Pratiche**, che riguardano diversi paesi europei e non, come mostrato nella figura seguente.



FONTE: PROGETTO SMARTA

Figura 1: La mappa di SMARTA delle Buone Pratiche e dei demonstrators

UNA VARIETÀ DI SOLUZIONI PER LA MOBILITÀ

Il trasporto pubblico in autobus su percorsi fissi è l'unico modo per offrire soluzioni di trasporto alla popolazione rurale?

La varietà di buone pratiche individuate dimostra che esiste una grande diversità di soluzioni e modi di fornire trasporti pubblici, contestualmente adattati alle specificità dei territori e alle esigenze dei residenti. Servizi di trasporto flessibili con minibus, DRT porta a porta con fermate "virtuali", taxi condivisi e car pooling sono solo una parte delle numerose soluzioni che possono migliorare la mobilità delle persone nelle aree rurali.³

Un servizio di mobilità di solito consiste nel servizio "fisico" più la fornitura di servizi "virtuali" che facilitano l'accesso ad esso. I servizi fisici possono essere classificati in vario modo: trasporto pubblico extraurbano, trasporto collettivo flessibile e servizi condivisi (ride sharing o asset sharing). La figura seguente offre una raffigurazione di tali servizi. I servizi virtuali possono includere piattaforme per la prenotazione, informazioni sui servizi di viaggio, biglietteria (Servizi B2C) e servizi di back-office come monitoraggio, pianificazione, tracciamento e rintracciabilità, ecc.

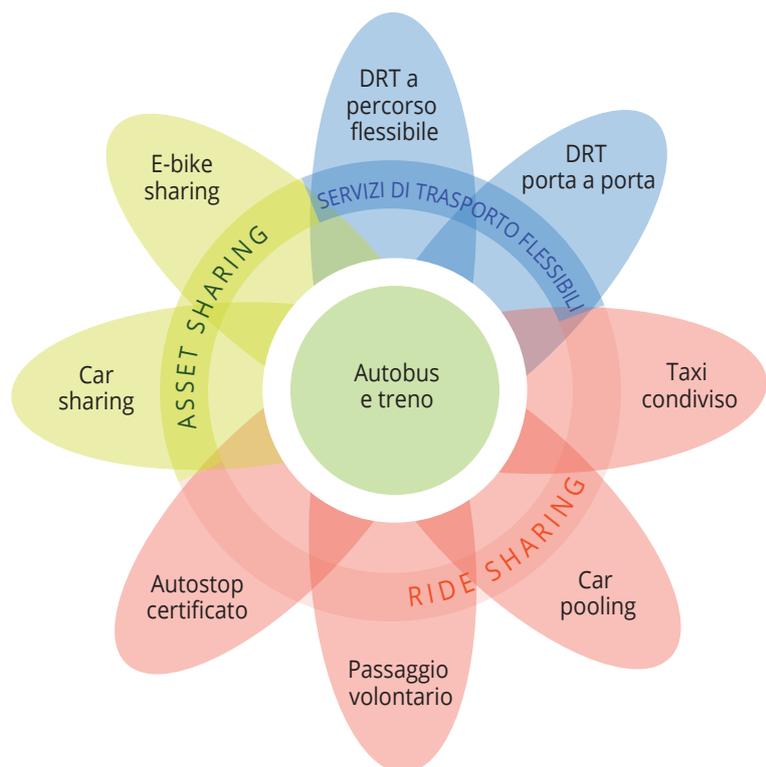


Figura 2: La gamma di servizi di mobilità rurale condivisa identificata

³ La brochure presenta solo alcune delle soluzioni individuate e ricercate, a titolo esemplificativo. Tutti i risultati sulle buone pratiche possono essere consultati qui: <https://bit.ly/3ltW4XM> e le descrizioni dei dimostratori SMARTA o SMARTA 2 qui: <https://bit.ly/30W09un>

I SERVIZI DI TRASPORTO FLESSIBILI

I Demand-Responsive Transport (DRT) sono servizi previsti per la salita e la discesa delle persone in base alle reali esigenze dei passeggeri. Può assumere la forma di percorsi flessibili o DRT porta a porta. Questi tipi di servizi sono meglio visti come una gamma di soluzioni di trasporto intermedio che coprono l'ampio spazio tra taxi e trasporto pubblico.

Negli ultimi vent'anni, in molte aree rurali i DRT sono stati implementati in tipi e contesti diversi. Ciò indica che il DRT potrebbe essere il modello primario per la mobilità rurale condivisa, soprattutto se ben coordinato con la rete di trasporto pubblico regolare che serve le città e i corridoi interurbani.

La capacità del DRT di fornire servizi di trasporto efficienti e a prezzi accessibili è stata notevolmente migliorata dall'uso della tecnologia. Ad esempio, i percorsi possono essere completamente dinamici e regolati in tempo reale, in base al traffico e alla domanda, grazie ad algoritmi avanzati del software che garantiscono la massima puntualità su ogni corsa. I servizi sono anche più attraenti, soprattutto per i giovani, grazie alla possibilità di prenotare un viaggio tramite app mobile. Infatti la prenotazione può essere effettuata fino a 10 o 15 minuti di anticipo. Nuove strutture organizzative e modelli di business si sono evoluti per una migliore erogazione di questi servizi.

Nonostante la sua efficacia in ambito rurale e il suo elevato potenziale, finora il DRT non è stato ampiamente utilizzato in Europa come servizio complementare al trasporto pubblico. Il tipo più comune di DRT sono i servizi dedicati agli utenti vulnerabili, come gli anziani e i disabili. Questi servizi seguono obiettivi sociali, come combattere l'esclusione sociale, e sono molto apprezzati dai loro utenti. Tuttavia, spesso funzionano come una "rete di sicurezza" piuttosto che cercare di fornire una mobilità completa per tutta la popolazione nelle aree rurali.



I SERVIZI DI AGGREGAZIONE/ON-DEMAND NELLE ZONE A BASSA DOMANDA DELLA CATALOGNA, SPAGNA

Servizi On-Demand sono stati introdotti nel 2017-2018 nei comuni di Sant Cugat del Vallès e Vallirana, nei dintorni della conurbazione di Barcellona. I servizi coprono le aree periferiche a bassa domanda di entrambi i comuni. Il servizio è gestito da minivan e le fermate degli autobus sono utilizzati per la salita e la discesa dei passeggeri.

I servizi sono stati concepiti come sostituzione di servizi regolari precedentemente inefficaci e sono stati attuati introducendo la piattaforma tecnologica di pooling Shotl, un software integrato che supporta la gestione di servizi flessibili e fornisce servizi preziosi per tutti gli stakeholder (operatore PT, autorità PT, clienti) attraverso interfacce dedicate. Gli algoritmi di apprendimento automatico sono utilizzati per l'ottimizzazione della programmazione rispetto alla richiesta e alle informazioni sul traffico.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/30ZcxtG>

I SERVIZI DI TAXI REGIONALI COLLABORATIVI - REGIOTAXI, PAESI BASSI

Regiotaxi è essenzialmente un servizio di taxi regionale che opera in diverse regioni dei Paesi Bassi. Il servizio è principalmente porta a porta e preleva 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 taxi convenzionali concorrenti.



Regiotaxi è un accordo di collaborazione tra diversi comuni che riconoscono che le mancanze nei servizi di trasporto pubblico esistenti hanno conseguenze sulla mobilità delle popolazioni locali, comprese quelle nelle zone rurali. Il servizio è rivolto in particolare a coloro che dispongono di un'accessibilità limitata ai trasporti pubblici, e ai disabili. Per i comuni è più costoso della fornitura di servizi di transito di massa convenzionali.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/3s2em4U>

I SERVIZI DRT PER AFFRONTARE L'ESCLUSIONE SOCIALE - RING A LINK, IRLANDA

Fondata nel 2001 come organizzazione di base dei servizi di trasporto locale incentrata sulla lotta all'esclusione sociale, Ring a Link opera attualmente ogni giorno e in modo regolare con i servizi DRT e di linea e ha ampliato la sua area di copertura. Il servizio si è ora trasformato in un'unità di coordinamento globale dei trasporti con attività in cinque contee irlandesi. Gestisce direttamente 23 minibus e può impegnarne altri 10 al giorno. Ring a Link fornisce principalmente servizi DRT su mini-bus e alcuni servizi a percorso fisso. Tutti i servizi sono per uso generale, ma i servizi DRT richiedono una prenotazione anticipata. I servizi DRT sono pianificati in coordinamento con i servizi di linea fissa.

Alcuni servizi sono progettati come raccordi per percorsi a lunga distanza.

La visione di Ring a Link adottata nel settembre 2017 afferma: "Aspiriamo a fornire servizi rurali di qualità che colleghino i nostri utenti ai servizi essenziali, ai supporti e alle persone nelle loro comunità. Ci sforziamo di ridurre l'isolamento per gli individui disseminati nelle zone rurali che serviamo facilitando la partecipazione e la connessione con le comunità."

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/310cH3K>

IL DRT INTEGRATO CON IL TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO - TRANSPORTE A PEDIDO, PORTOGALLO

Questo servizio DRT è gestito da taxi e integrato con i servizi di trasporto pubblico extraurbani per soddisfare la domanda diffusa nella zona periferica/ rurale e nei piccoli paesi nella regione del Medio Tejo. I servizi DRT sono stati introdotti per integrare l'offerta extraurbana di trasporto con i principali obiettivi di fornire una soluzione di trasporto fattibile che risponda alle esigenze (non soddisfatte) in termini di flessibilità, copertura e interconnessione con i servizi a lunga distanza e ferroviari; ridurre i costi operativi e ottimizzarli tra le diverse aree servite / regimi operativi. I servizi flessibili funzionano come servizi di raccordo per autobus e treni a lunga distanza.

Una caratteristica di grande rilievo messa in evidenza da questa buona pratica consiste nella gestione di diversi schemi / aree servite attraverso un centro di prenotazione comune (centralizzato) come soluzione per ottimizzare i costi operativi. Il servizio è gestito dalla Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, un'associazione di comuni locali e autorità pubbliche, e gestito da un gruppo di circa 30 operatori di taxi.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/30ZLUVq>

SOLUZIONI DI MOBILITÀ CONDIVISE

I servizi di mobilità condivisa comprendono sia il ride sharing (ad esempio, car pooling o e-autostop) che l'asset sharing (ad esempio, bike o car sharing). I servizi di ride-sharing consentono di aggregare la domanda di mobilità per la condivisione di un percorso nello stesso veicolo (ad esempio, car pooling) e/o di utilizzare lo stesso servizio (ad esempio, taxi) per portare anche altre persone. I servizi di asset sharing consentono al viaggiatore di utilizzare uno specifico mezzo di trasporto (bici, auto, e-scooter, ecc.) senza alcun problema di proprietà; gli utenti devono essere registrati.

La mobilità condivisa può essere una componente essenziale della soluzione prevista per affrontare i problemi di mobilità negli ambienti rurali, dove il trasporto pubblico extraurbano lotta per soddisfare le esigenze reali dei passeggeri e dove le persone sono altamente dipendenti da auto private. Può combinare i viaggiatori in uno stesso viaggio più efficiente, migliorando al contempo le opzioni di mobilità per le persone. Può consentire alle famiglie di ridurre il numero di autovetture di loro proprietà, incrementando le condizioni per le famiglie a basso e medio reddito. Vi è anche un aspetto più ampio da considerare, importante nella prospettiva globale: la mobilità condivisa è essenziale per garantire una mobilità sostenibile.



I BÜRGERBUSESES NEL BADEN-WÜRTEMBERG, GERMANIA

Bürgerbus è un modello di trasporto basato sul coinvolgimento della comunità, che opera in diverse aree della Germania. Ogni servizio Bürgerbus è organizzato a livello locale e adeguato alle varie esigenze specifiche. È più sviluppato nel Baden-Württemberg, nella Bassa Sassonia e nella Renania Settentrionale-Westfalia. Il servizio è in integrazione ai servizi di trasporto pubblico extraurbano offrendo soluzioni di mobilità condivisa nelle zone rurali e remote dove i servizi di trasporto pubblico sono scarsi o inesistenti. I Bürgerbus sono sostenuti economicamente da una combinazione di finanziamenti statali e privati.

Nel funzionamento del servizio sono coinvolti volontari (autista, back office, ecc.). Grazie alla partecipazione volontaria dei cittadini, i costi del personale, che di solito rappresentano almeno il 60% delle spese operative, sono in gran parte ridotti. L'iniziativa Bürgerbus offre un servizio di trasporto sostenibile in cui "i cittadini guidano per altri cittadini". L'utilizzo di volontari nella guida dei veicoli e nell'esecuzione di parte di altri compiti relativi al servizio di trasporto è il punto di forza del servizio.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/3s2F797>

REZO POUCE AUTOSTOP ORGANIZZATO, FRANCIA

Rezo Pouce è un servizio organizzato di autostop che ha avuto inizio nel 2009 e ora è distribuito in circa 2.000 comuni in tutta la Francia, coprendo circa il 20% delle aree rurali. Mostra il potenziale delle comunità locali nell'aiutarsi a vicenda attraverso un servizio di autostop semplice e ben organizzato, sostenuto dall'Associazione Rezo Pouce. Rezo Pouce è utilizzato per tutti i tipi di viaggi, tra cui pendolarismo per lavoro o scuola. Il tempo medio di attesa è di 6 minuti, con il 50% dei viaggi disponibili in meno di cinque minuti e il 90% in meno di dieci minuti.

Grazie alle moderne tecnologie informatiche e ad una semplice procedura di registrazione, Rezo Pouce evita gli inconvenienti del classico autostop, ad es. una sensazione soggettiva di insicurezza e incertezza, e ne rafforza i vantaggi, cioè il fatto che sia un rapido mezzo di trasporto, conveniente ed estremamente economico. Inoltre, l'organizzazione alla base del servizio utilizza un modello di governance innovativo: una società cooperativa di interesse collettivo.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/3vFalp7>

L'AGENZIA PER LA MOBILITÀ ALL'ELBA, ITALIA

L'Agenzia di Mobilità ad Uso Condiviso (SUMA-Elbasharing) sull'Isola d'Elba è attualmente in fase di implementazione. Gran parte dell'isola è rurale, con montagne sul lato occidentale, pianure nel mezzo, e colline sul lato orientale. SUMA consente la gestione di diversi servizi di ride sharing integrati con trasporto pubblico/collettivo, la centralizzazione delle informazioni relative al TP e altri servizi di mobilità forniti all'Elba, il coordinamento di diversi fornitori di servizi (in particolare gli operatori dei servizi di noleggio bici/scooter/auto/barca), e la raccolta e gestione dei dati sulla mobilità.

Il concetto innovativo di SUMA sta nel fatto che gli utenti hanno un unico punto di accesso a tutte le informazioni sull'offerta globale di mobilità in modo coerente ed efficiente (tipo di servizi, orari, tariffe, modalità di accesso, prenotazione, ecc.) e il suo ruolo di mediazione per aggregare la domanda di mobilità e coordinare i diversi servizi di ride sharing integrati con i trasporti pubblici extraurbani.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/38ZgrHb>



RIDE SHARING INTEGRATO COL TRASPORTO PUBBLICO NELL'AREA METROPOLITANA DI BRAȘOV, ROMANIA

Gli spostamenti degli abitanti dell'area metropolitana di Brașov sono prevedibili: la maggior parte dei cittadini si sposta dalle aree rurali vicine alla città di Brașov per lavorare, studiare o accedere a strutture sanitarie o alle attività ricreative. Tuttavia, a causa della scarsità dell'offerta di trasporto pubblico nelle zone rurali, lo fanno utilizzando la propria auto. Ciò ha aumentato in modo esponenziale la pressione sulle infrastrutture stradali e sui livelli di traffico nelle tratte che collegano le comunità rurali al centro della città di Brașov, mentre ha anche reso i parcheggi un bene di alto costo.

In quanto uno dei 'demonstrators' di SMARTA 2, l'obiettivo dell'area metropolitana di Brașov è di testare soluzioni di mobilità specificamente progettate in alcune comunità rurali che fanno parte dell'area metropolitana. L'obiettivo sarà quello di utilizzare i servizi regolari di trasporto pubblico al posto di auto private, combinato con alternative come DRT, car pooling, percorsi ciclabili verso hub di trasporto, ecc. Una soluzione specifica da testare prevede lo sviluppo di un piattaforma-app di car-pooling e la sua integrazione con il trasporto pubblico extraurbano. Il car pooling è un modo sostenibile di organizzare i viaggi, garantendo che più passeggeri utilizzino lo stesso veicolo e riducendo così l'uso dell'auto.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/38ZZ2hH>

La lettura del Report di SMARTA sulle Rural Mobility Good Practices fornisce un'analisi approfondita delle soluzioni di mobilità sostenibile analizzate:

<https://bit.ly/3vHwCmh>



L'INTEGRAZIONE CON I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO

La rete di trasporto pubblico extraurbano (a percorso e orario fisso) con autobus e treni svolge un ruolo importante nelle zone rurali. Agiscono come "spina dorsale" dell'offerta di mobilità, essendo una rete strutturale che collega paesi, città e regioni.

Tuttavia, non arriva ovunque. Molti paesi e aree rurali sono serviti solo se sono abbastanza fortunati da trovarsi su percorsi che li attraversano già. I servizi di trasporto orientati ai paesi e alle zone rurali non sono di solito remunerativi. I servizi sono stati gradualmente ridotti nel corso del tempo, sia in risposta alla riduzione dell'attività nelle zone rurali, sia di nuovo nell'ambito delle recenti misure di austerità.

La risposta pragmatica a questa situazione consiste nel migliorare la connettività tra i paesi e le aree rurali e gli hub dei trasporti pubblici. Servizi di mobilità flessibili e condivisi possono svolgere un duplice ruolo: in primo luogo, soddisfare le esigenze di mobilità locale; in secondo luogo, fornire collegamenti agli hub dei trasporti pubblici e alle fermate.



L'ORGANIZZAZIONE COOPERATIVA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO NELLE PROVINCE DI GRONINGA E DRENTHE, PAESI BASSI

Le province di Groningen e Drenthe e il comune di Groningen hanno avviato una cooperazione per assolvere collettivamente il compito di commissionare il trasporto pubblico (autobus). L'obiettivo dell'Autorità dei trasporti pubblici, che è il risultato di questa cooperazione, è rendere le aree rurali e urbane accessibili e mantenerle tali. Inoltre, il trasporto pubblico deve essere e rimanere alla portata sia dei viaggiatori che del governo.

La strategia di pianificazione adottata si basa sulla rete di hub. Al momento, nelle due province sono operativi 55 hub di mobilità. Questa rete di hub è praticabile da tutti gli utenti in un raggio di 15 km. Negli hub sono offerti anche servizi di autobus frequenti e affidabili.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/3tD6DKR>

IL TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO PER L'AREA METROPOLITANA DI ALBA IULIA, ROMANIA

Il progetto "Smart Move" fornisce servizi di trasporto pubblico integrato per l'area funzionale di Alba Iulia, che comprende sette località rurali adiacenti. Il progetto mira a garantire una migliore connessione tra zone rurali e urbane attraverso un servizio di trasporto pubblico con informazioni integrate, una biglietteria e un calendario degli orari di trasporto.

Il progetto ha utilizzato un nuovo approccio per la pianificazione dei trasporti, sviluppando una struttura di cooperazione innovativa, assumendo responsabilità dalle singole autorità delle contee e delegandole ad un'associazione di autorità locali. La razionalizzazione delle reti rurali e urbane precedentemente disgiunte, associata agli investimenti in nuovi veicoli, ha determinato un aumento del 43% dei viaggi effettuati.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/3r1F3Fv>



LA RIORGANIZZAZIONE GLOBALE DELLA RETE DI TRASPORTO PUBBLICO - MULDENTAL IN FAHRT, GERMANIA

"Muldenal in Fahrt" è un progetto che aumenta sostanzialmente l'offerta di trasporto pubblico nell'ex distretto di Muldenal, a sud-est di Lipsia, nello Stato tedesco della Sassonia. La rete di autobus è stata completamente riprogettata e rivitalizzata. La rete è chiaramente gerarchica, con linee principali strutturali e linee secondarie. Le frequenze e le fermate sono state aumentate (ampliamento dell'iterazione degli autobus per i servizi ogni una o due ore; introduzione di servizi durante la mattina presto, la sera tardi e il fine settimana; 66 nuove fermate degli autobus). Inoltre, è stato ottimizzato il collegamento con la rete ferroviaria.

L'attenta riprogettazione ha portato ad un notevole miglioramento dei servizi pubblici: un accrescimento dell'offerta di TP/bus/km del 25%, un ampliamento del numero di fermate degli autobus per raggiungerne 336, il numero di utenti di TP è aumentato del 10% in sei mesi, con un aumento del 30% nel corso dello stesso periodo del numero di alunni e giovani che utilizzano il TP.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/200K7EQ>

PARTNERSHIP REGIONALI PER LE ZONE NON SERVITE - ALPINE BUS, SVIZZERA

Il servizio Alpine Bus si propone di offrire il trasporto pubblico dove non c'è un'offerta pubblica che è sovvenzionata dalla normativa nazionale in base al numero di abitanti. In alcune aree rurali, la domanda è dispersa e variabile, soprattutto generata dal turismo e dalle attività ricreative. Il servizio è gestito in 16 aree: tutte costituite da zone rurali di montagna in cui la domanda di mobilità non è finanziariamente sostenibile per le offerte di trasporto extraurbano. Alpine Bus è un'associazione che riunisce enti pubblici e imprese private, un consiglio di amministrazione nazionale e una serie di partnership regionali.

Alpine Bus è organizzato come un'associazione di livello nazionale che mette in rete partner regionali locali. Il servizio è gestito da una partnership locale e dell'associazione nazionale che fornisce know-how e orientamento. I servizi di trasporto sono finanziati dalle autorità pubbliche e da sponsor privati. Il livello di contributo pubblico è molto variabile (dal 10% al 70%), a seconda del servizio e delle aree.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/2P6kcn6>

Un aspetto da menzionare in relazione a questa ricchezza di schemi e soluzioni di mobilità è che, molto spesso, il quadro normativo non li riconosce come tali. È necessaria una maggiore flessibilità per riconoscere i sistemi di mobilità condivisa e quando i servizi di trasporto minimi sono regolamentati, si dovrebbe prendere in considerazione non solo i servizi di autobus extraurbani, ma anche quelli di mobilità flessibile o condivisa.

LA GESTIONE DEGLI ASPETTI DELLA MOBILITÀ RURALE

La mancanza di servizi di mobilità rurale è spesso il risultato del fatto che gli enti locali rurali non dispongono di risorse finanziarie e umane sufficienti per avviare o gestire un servizio. La scala geografica e il raggruppamento delle risorse sono essenziali per garantire sistemi di mobilità realizzabili per coprire le zone rurali.

La ricerca condotta da SMARTA ha individuato diversi modi per garantire questo in termini di mobilità:

- ✓ Pianificando e finanziando la mobilità a livello regionale e garantendo un'accessibilità minima in tutta la regione;
- ✓ Cooperando tra un centro urbano principale e le comunità rurali circostanti al fine di garantire servizi di mobilità per l'area funzionale;
- ✓ Cooperando in modo orizzontale intercomunale per garantire servizi di mobilità in tutte le aree coinvolte.



Pianificazione e finanziamento della mobilità a livello regionale e garanzia di accessibilità minima in tutta la regione

Può essere un processo dall'alto verso il basso. Ad esempio, a seguito del decreto sull'accessibilità di base adottato di recente dal governo fiammingo, le Fiandre sono suddivise in quindici regioni di trasporto. Uno dei punti chiave di questa riforma è dare voce alle autorità locali nell'organizzazione dei trasporti pubblici nella loro regione. Ecco perché, per ogni regione di trasporto è stato istituito un Consiglio regionale dei trasporti per migliorare la cooperazione inter-amministrativa, con tutte le autorità locali che fanno parte del Consiglio, insieme ai rappresentanti delle varie parti interessate alla mobilità. I consigli sono responsabili dell'organizzazione del sistema di trasporto pubblico, tra cui l'elaborazione di un piano di mobilità regionale e la definizione di programmi e progetti di mobilità regionale entro i confini di questo piano. Ciò garantisce una copertura completa del territorio fiammingo, garantendo l'accessibilità di base per tutti i suoi abitanti.

Cooperazione tra un centro urbano principale e le comunità rurali circostanti al fine di garantire servizi di mobilità per l'area funzionale

In molti altri casi i servizi di trasporto pubblico sono offerti in modo integrato con l'area funzionale di un centro urbano principale, che coinvolge diverse comunità rurali. Questo tipo di cooperazione verticale consente il trasferimento di risorse dal centro urbano principale verso la cooperazione intercomunale, in quanto tutte le parti beneficiano di modelli di pendolarismo e altri trasferimenti economici. Ad esempio, attraverso il progetto "Smart Move", la rete di trasporto pubblico di Alba Iulia, in Romania, copre anche sette comunità rurali adiacenti.

Cooperazione intercomunale orizzontale per garantire servizi di mobilità in tutte le aree interessate

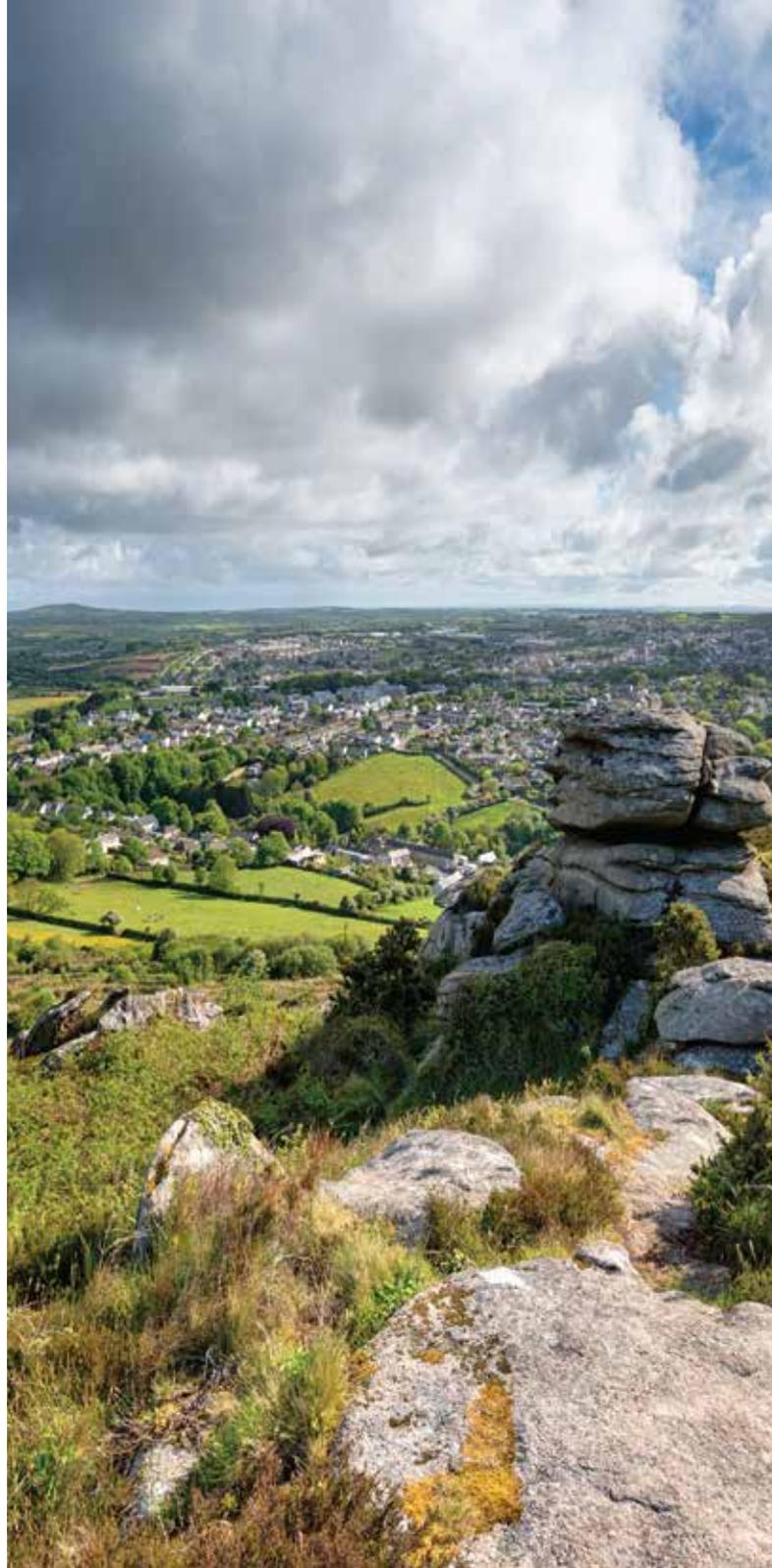
In altri casi, la cooperazione intercomunale è un processo orizzontale dal basso verso l'alto, in cui gruppi di autorità locali condividono le loro risorse per garantire un livello adeguato di servizi di trasporto. La Public Transport Authority di Groningen e Drenthe è il risultato di una collaborazione tra le province di Groningen e Drenthe e il comune di Groningen, con l'obiettivo di mantenere accessibili le aree rurali e urbane. La sub-regione Medio Tejo in Portogallo comprende cinque città di medie dimensioni (popolazione 20.000-45.000) e cinque città più piccole (popolazione sotto i 15.000) che cooperano per gestire un servizio DRT.

IL RUOLO DEL COINVOLGIMENTO DELLA COMUNITÀ

Il coinvolgimento della comunità svolge un ruolo significativo in molti dei programmi di mobilità rurale identificati da SMARTA come buone pratiche. In diversi paesi, le comunità locali hanno preso l'iniziativa di risolvere i problemi di mobilità rurale organizzando soluzioni di mobilità condivise. In queste situazioni, il contesto sociale gioca un ruolo fondamentale.

Le soluzioni di mobilità organizzate a livello locale dipendono in effetti, nella maggior parte dei casi, dallo spirito di comunità e dal livello di impegno a livello locale. Per i servizi di autobus con volontari e di ridesharing, rendere il servizio funzionale non è tanto una questione tecnica, ma piuttosto un aspetto culturale e sociale, ovvero convincere le persone ad usarlo. Tuttavia, c'è ancora molto da fare perché queste soluzioni siano diffuse e riconosciute a livello nazionale. Gli attori locali dovranno sempre formare un tipo di partnership nel quale possano sviluppare, attuare e sostenere un programma.

Data la portata dell'adozione di questo tipo di soluzione, forse l'esempio migliore è quello dei Bürgerbus in Germania. Il servizio organizzato di autostop Rezo Pouce in Francia può essere inoltre introdotto in una certa zona sulla base della richiesta di una comunità locale. Sopotniki, Slovenia e Local Link Donegal, Irlanda forniscono invece esempi di servizi basati sulla comunità mirati a gruppi specifici.



LA MOBILITÀ PER GLI ANZIANI ATTRAVERSO LA SOLIDARIETÀ INTERGENERAZIONALE - SOPOTNIKI, SLOVENIA

L'ONG "Sopotniki" fornisce il trasporto gratuito di auto per gli anziani nelle zone rurali. Il servizio è fornito da volontari ed è gratuito per gli anziani all'interno delle singole aree, che comunicano in anticipo le loro esigenze di mobilità. Questa pratica di solidarietà intergenerazionale è un approccio innovativo nei confronti della mobilità degli anziani nelle zone rurali della Slovenia, dove mancano le opzioni di trasporto pubblico. Fornisce una soluzione valida ed efficiente per l'isolamento e la mobilità degli anziani nei paesi scarsamente popolati.

Gli aspetti organizzativi rappresentano il carattere innovativo di questa buona pratica, in cui esiste una ONG privata, cofinanziata da fondi pubblici comunali che attua un importante servizio sociale per il gruppo vulnerabile degli anziani nelle zone rurali.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/310BcOu>

Sebbene vi siano molte opzioni di mobilità condivise disponibili sul mercato, queste non sono ben consolidate o ampiamente utilizzate nelle zone rurali d'Europa né sono integrate con l'offerta di trasporto pubblico o organizzate in modo efficace e con mezzi finanziari adeguati. Questa situazione è così diffusa in tutta Europa (e anche altrove) che è chiaramente una questione strutturale.

I SERVIZI DI MOBILITÀ FLESSIBILE PER USO MISTO - LOCAL LINK DONEGAL, IRLANDA

Local Link Donegal fornisce una combinazione di servizi di linea fissa e DRT per uso generale, servizi sanitari di comunità per l'accesso alle strutture di assistenza diurna e trasporto di emergenza per l'accesso ai servizi di dialisi, dimissione del paziente e trasferimento privato in ambulanza nei principali ospedali. Il lavoro di partnership svolto dall'Autorità nazionale irlandese dei trasporti (NTA) e dal Health Service Executive (HSE) consente di ottenere servizi polivalenti e un maggior utilizzo dei veicoli e del personale.

Local Link Donegal è una società senza scopo di lucro. È stata originariamente istituita per la zona sud-ovest del Donegal. La società ha un comitato volontario con persone della comunità. Nella maggior parte, i membri del consiglio di amministrazione sono cooptati da varie organizzazioni di volontariato all'interno della comunità, da persone attive all'interno della rete di partecipazione pubblica della contea (PPN), ecc. Mentre l'area di operazione si è estesa nel tempo per coprire l'intera contea, la composizione del consiglio di amministrazione è stata adeguata per garantire un equo equilibrio di rappresentanza in tutto il territorio.

Informazioni dettagliate: <https://bit.ly/3vHWM8A>

An aerial photograph of a multi-lane highway with a green text overlay. The highway has several lanes in each direction, with white dashed lines for lane markings and a solid white line for the edge. A few cars are visible on the road. The surrounding landscape is a mix of green trees and dry, sandy ground with sparse vegetation. The text is centered over the highway and is written in a white, sans-serif font.

Le soluzioni sono disponibili, ma gli Stati membri non ne fanno uso, pur avendo la capacità giuridica, istituzionale, tecnica e finanziaria per farlo. Il progetto SMARTA ha dimostrato che praticamente tutti gli Stati membri europei non dispongono di una politica esplicita in materia di mobilità rurale che combini una visione con obblighi in materia di fornitura di servizi di mobilità, target/obiettivi specifici, attribuzione di responsabilità o il ruolo che gli attori locali possono svolgere. Da un lato, le autorità competenti, come le agenzie di trasporto e le autorità regionali, non sono state "obbligate" a sviluppare la mobilità rurale nelle loro zone e in generale hanno compiuto sforzi molto limitati (rilevando che esistono ottime eccezioni). Dall'altro, non esiste un quadro chiaro in cui gli attori locali possano auto-organizzare una mobilità globale che soddisfi tutte le esigenze delle loro comunità, né su base sociale né commerciale.

03

*"Occorre rafforzare le disposizioni organizzative per la mobilità rurale condivisa". **Commissione europea, Strategia per una Mobilità Sostenibile e Intelligente (2020)***

LA MO
BILITÀ
RURALE
È IMPORTANTE

Quando la mobilità è carente per una persona o in un'area, ha un impatto negativo sostanziale su individui, famiglie, comunità, imprese e sviluppo rurale. La mobilità è un'importante questione trasversale che affronta diversi aspetti della nostra vita quotidiana. Con una buona mobilità, una persona ha accesso a posti di lavoro, istruzione, servizi sociali e sanitari, servizi per il tempo libero, e alla vita sociale. Se le persone non possono accedere a ciò di cui hanno bisogno, a ciò che desiderano fare, o avvalersi di opportunità, la loro vita è limitata in misura minore o maggiore.

È sempre più riconosciuta come una necessità essenziale per ogni persona godere di una mobilità accessibile e conveniente che soddisfi le proprie esigenze. È anche riconosciuto che la mancanza di servizi di mobilità inibisce un'area rurale, colpendo principalmente coloro che sono già meno avvantaggiati e contribuendo all'allontanamento dall'area di persone e famiglie. La disponibilità di servizi di trasporto è una questione fondamentale.

L'Europa rurale copre oltre l'80% del territorio europeo e comprende circa 137 milioni di persone. Poco più di un quarto della popolazione dell'UE-27 vive in zone rurali. Queste aree sono costituite da contesti molto vari, dall'entroterra metropolitano a gruppi di piccole città e paesi, campagne con intensa attività produttiva, e campagne scarsamente popolate.

Negli ultimi trent'anni, i governi nazionali e locali hanno sviluppato politiche e programmi globali per una mobilità urbana sostenibile, hanno investito ingenti risorse in infrastrutture e tecnologie per la mobilità e ora forniscono un sostanziale sostegno finanziario per il sostentamento quotidiano delle città. Nell'Europa urbanizzata, la maggior parte delle persone può scegliere come viaggiare. Al contrario, non vi sono state politiche o programmi comparabili per la mobilità rurale e i relativi servizi di trasporto, scarsi investimenti in infrastrutture (se non in strade e ferrovie per i movimenti interurbani) e un sostegno finanziario minimo per la mobilità rurale locale.



Molti di questi 137 milioni di residenti in aree rurali non hanno la disponibilità di soluzioni di mobilità come il trasporto pubblico e la mobilità condivisa. L'impatto della pandemia da COVID-19 sul sistema di trasporto globale ha ulteriormente aggravato la situazione riducendo i servizi di trasporto esistenti o la capacità massima consentita dei veicoli, aggravando la dipendenza dalle automobili. Varie forme di mobilità condivisa tradizionale e innovativa, come il car pooling, i passaggi organizzati e l'e-autostop, sono state limitate o interrotte a causa dei

requisiti del distanziamento sociale, riducendo ulteriormente le opzioni di mobilità per chi non dispone di un'auto privata.

In tutta l'UE vi sono carenze strutturali in vari ambiti (disposizioni istituzionali e organizzative, le politiche e le priorità esistenti, gli aspetti di finanziamento) afferenti la mobilità rurale condivisa. **La questione fondamentale è a livello delle politiche, che attualmente prestano poca attenzione e si impegnano poco per la mobilità rurale.**

PERCHÉ L'UE DOVREBBE AGIRE SU QUALCOSA CHE SEMBRA ESSERE UNA QUESTIONE LOCALE?



Figure 3: Necessità di un intervento dell'UE



PERCHÉ L'EUROPA DOVREBBE AGIRE SULLA MOBILITÀ RURALE?

In assenza di politiche guida o programmi strutturati per garantire una mobilità sostenibile, l'inevitabile conseguenza è stata che la mobilità rurale viene "risolta" dalle persone stesse, affidandosi quasi interamente ai mezzi di trasporto personali. Le persone che vivono nelle zone rurali sono più propense a dire che non c'è alternativa a prendere l'auto privata: 46%, rispetto al 25% delle persone che vivono nelle grandi città.⁴ La Strategia per una Mobilità Intelligente e Sostenibile lanciata di recente dalla Commissione europea riconosce che "le comunità rurali e periurbane sono più a rischio [per la scarsità dei trasporti] perché non hanno accesso ad alternative rispetto all'uso dell'auto."⁵ In effetti, il Patto Verde europeo è pensato come una strategia di crescita per l'Europa che ha come uno dei suoi obiettivi chiave quello di non lasciare nessuno

MESSAGGIO PRINCIPALE:

Oggi la mobilità rurale è caratterizzata da una dipendenza quasi totale dall'auto privata.



PERCHÉ L'EUROPA DOVREBBE AGIRE SULLA MOBILITÀ RURALE?

La mobilità rurale dovrebbe essere considerata nel contesto più ampio dello sviluppo e delle iniziative delle aree rurali stesse, nonché degli obiettivi locali e globali. La mobilità non è fine a se stessa, ma contribuisce allo sviluppo rurale e regionale, al miglioramento della vita, delle comunità e delle imprese nelle zone rurali e al conseguimento di obiettivi locali e globali, tra cui la decarbonizzazione e la lotta al cambiamento climatico.

Le zone rurali sono economie attive con un'ampia varietà di attività agricole, industriali, estrattive e ricreative, legate alle loro risorse naturali e alle tradizioni imprenditoriali della zona. Pertanto, la mobilità rurale può essere vista come un fattore di attivazione o come un moltiplicatore che può consentire o migliorare i risultati e ottimizzare il valore di altri investimenti. In molti casi, il servizio di mobilità è una componente che aggiunge valore ad altri progetti e politiche economiche, sociali, turistiche o ambientali.

MESSAGGIO PRINCIPALE:

La mobilità rurale può essere vista come un fattore moltiplicatore che può consentire o migliorare i risultati di altri investimenti e aumentarne il valore.

⁴ Eurobarometro speciale 495; disponibile online: <https://bit.ly/3s3bMf1>

⁵ Documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la Strategia per una Mobilità Sostenibile e Intelligente, 2020, pag. 207; disponibile online: <https://bit.ly/3tBFo3h>

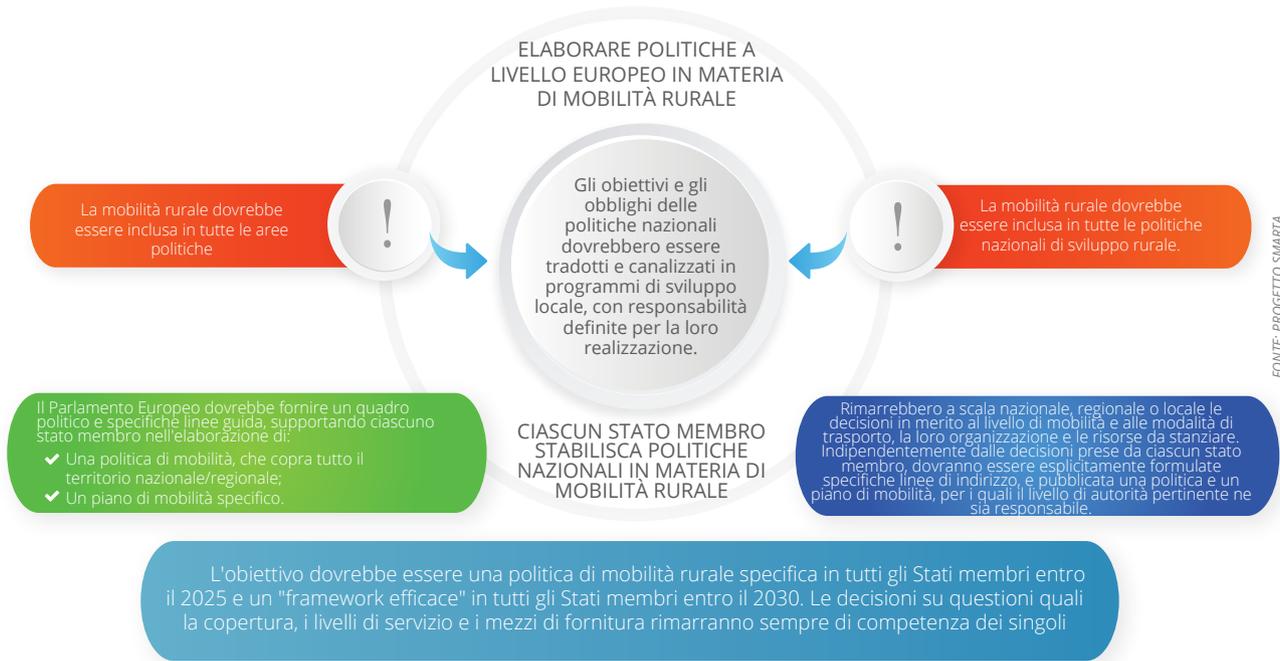


Figura 4: Ruolo dei vari livelli di governance nella definizione delle politiche per la mobilità rurale

? COME DEVE AGIRE L'EUROPA SULLA MOBILITÀ RURALE?

I territori rurali necessitano di quadri politici che migliorino la mobilità nelle regioni dell'UE. È necessario agire a livello politico europeo per sviluppare un quadro europeo comune che comprenda una visione futura e condivisa per la mobilità rurale e, allo stesso tempo, tenga conto delle specificità delle zone rurali e delle loro popolazioni.

Sono necessarie azioni mirate che comprendano e rispondano alle esigenze di mobilità rurale, riconoscendo che le soluzioni per le aree urbane non sempre si adattano bene all'ambiente rurale, per molte ed evidenti ragioni. In modo particolare, ciò richiede di concentrarsi non solo sui servizi di trasporto pubblico extraurbano necessari, ma anche sulle soluzioni complementari di mobilità condivisa.

MESSAGGIO PRINCIPALE:

Sono necessarie azioni specifiche che comprendano e rispondano alle esigenze di mobilità rurale, riconoscendo che le soluzioni per le aree urbane non sempre si adattano bene all'ambiente rurale.



COME DEVE AGIRE L'EUROPA SULLA MOBILITÀ RURALE?

Le politiche dei trasporti dovrebbero incentrarsi sul raggiungimento dei risultati in termini di mobilità anziché prescrivere le soluzioni da utilizzare. Le soluzioni di trasporto dovrebbero sviluppare "pacchetti di mobilità", costituiti sia dai mezzi di trasporto tradizionali (ad es. trasporto pubblico standard) che dalle soluzioni di mobilità condivisa emergenti/innovative (autostop organizzato, sistemi di car-pooling, servizi di ride-sharing, ecc.). Queste dovrebbero essere integrate e armonizzate tra loro, avvalendosi sia dell'innovazione digitale che di quella organizzativa. Ciò contribuirebbe a sviluppare soluzioni di mobilità "intelligenti", per adattarsi alla diversità degli ambienti rurali in tutta l'UE.

MESSAGGIO PRINCIPALE:

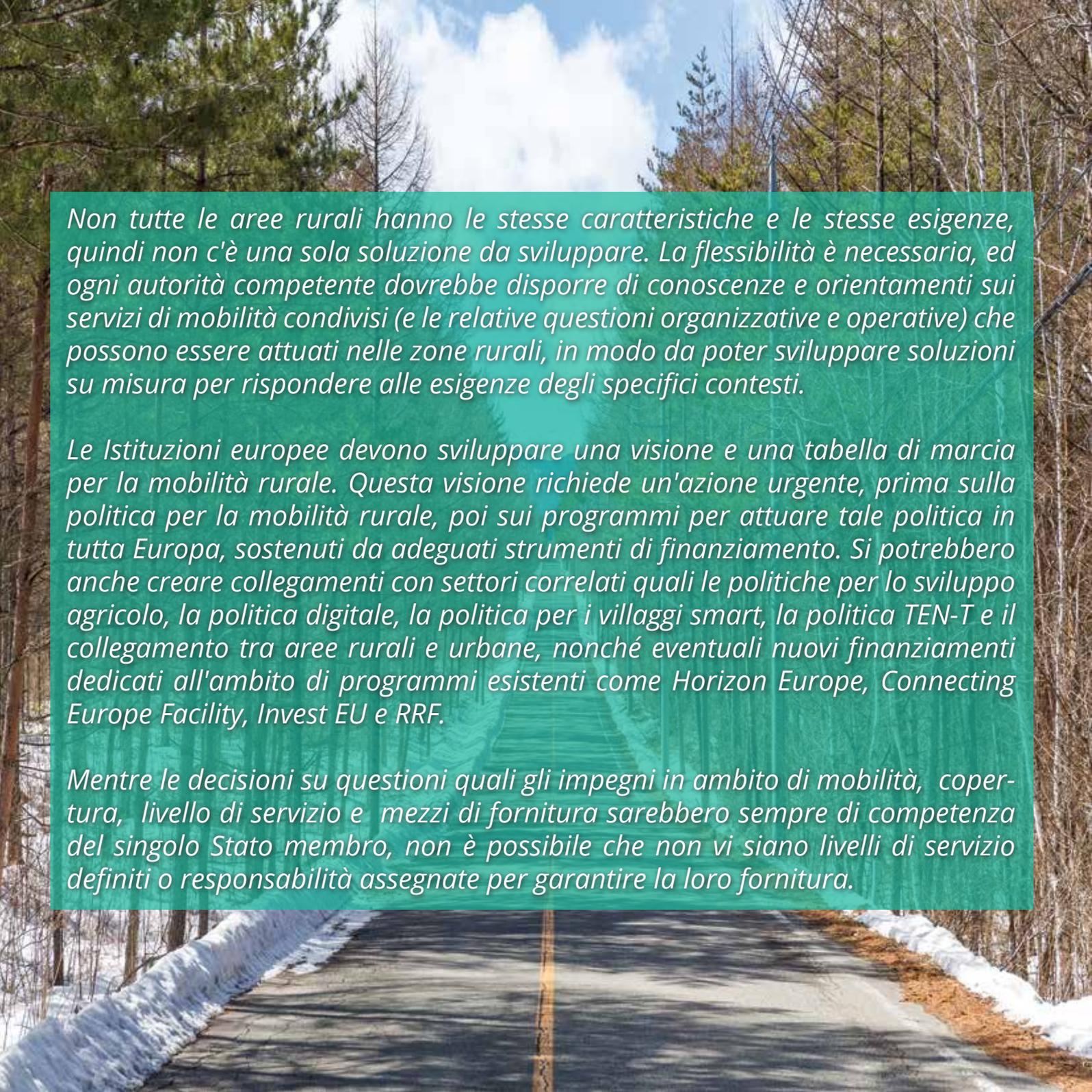
Le politiche dei trasporti dovrebbero incentrarsi sul raggiungimento dei risultati in termini di mobilità, anziché prescrivere le soluzioni da utilizzare.



Il Progetto SMARTA ha identificato tre percorsi possibili per raggiungere i suoi obiettivi politici. Ciascuno di questi tre percorsi prevede uno step comune iniziale: "Dibattito Politico", che dovrebbe essere attivato nel 2021, in modo che le prime elaborazioni e conclusioni vengano delineate entro il 2022. La lettura del Report di SMARTA " Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility in Rural Areas" permette di avere un quadro più dettagliato di ciascuno dei percorsi politici proposti.

<https://bit.ly/3IA4Fs2>





Non tutte le aree rurali hanno le stesse caratteristiche e le stesse esigenze, quindi non c'è una sola soluzione da sviluppare. La flessibilità è necessaria, ed ogni autorità competente dovrebbe disporre di conoscenze e orientamenti sui servizi di mobilità condivisi (e le relative questioni organizzative e operative) che possono essere attuati nelle zone rurali, in modo da poter sviluppare soluzioni su misura per rispondere alle esigenze degli specifici contesti.

Le Istituzioni europee devono sviluppare una visione e una tabella di marcia per la mobilità rurale. Questa visione richiede un'azione urgente, prima sulla politica per la mobilità rurale, poi sui programmi per attuare tale politica in tutta Europa, sostenuti da adeguati strumenti di finanziamento. Si potrebbero anche creare collegamenti con settori correlati quali le politiche per lo sviluppo agricolo, la politica digitale, la politica per i villaggi smart, la politica TEN-T e il collegamento tra aree rurali e urbane, nonché eventuali nuovi finanziamenti dedicati all'ambito di programmi esistenti come Horizon Europe, Connecting Europe Facility, Invest EU e RRF.

Mentre le decisioni su questioni quali gli impegni in ambito di mobilità, copertura, livello di servizio e mezzi di fornitura sarebbero sempre di competenza del singolo Stato membro, non è possibile che non vi siano livelli di servizio definiti o responsabilità assegnate per garantire la loro fornitura.



COSA É SMARTA?

SMARTA - Mobilità condivisa sostenibile interconnessa con il trasporto pubblico nelle zone rurali europee (sviluppando il concetto di "SMARt Rural Transport Areas") - è stato un progetto europeo dedicato alla mobilità rurale e realizzato tra il 2018 e il 2020. SMARTA è stato finanziato dalla Commissione europea ed è stato gestito dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti (DG MOVE), con il sostegno del Parlamento europeo.

RISULTATI DEL PROGETTO

Gli approfondimenti di SMARTA, i webinar e le registrazioni delle conferenze, i materiali di comunicazione e altre risorse sono state pubblicate sul sito web del progetto: www.ruralsharedmobility.eu

CONTATTI

Per ulteriori informazioni, non esitate a contattare i coordinatori del progetto presso Memex:

Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it

Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it

Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

*O i responsabili della comunicazione presso European Integrated Project (EIP):
Lucia Cristea - lucia.cristea@eioproject.eu*

© Copyright per le foto utilizzate:

Tutte le immagini generiche utilizzate in questa brochure sono selezionate da Shutterstock.com, Envato.com e canva.com. Come parte della nostra ricerca, sono state raccolte dai partner del progetto immagini specifiche provenienti dalle buone pratiche o dai siti dimostrativi.



SMARTA
smart rural transport areas