



**LE AREE INTERNE E LA MOBILITÀ**  
***LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NELLE AREE-PROGETTO***

Settembre 2024

---

## INDICE

Introduzione .....	3
1. La lettura dei fabbisogni .....	4
2. Le azioni possibili nell'ambito della "Pianificazione e Programmazione dei sistemi di trasporto" .....	6
3. Le azioni possibili nell'ambito del "Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica" .....	11
4. Le azioni possibili nell'ambito dello "Sviluppo dei servizi di trasporto" .....	18

## Introduzione<sup>1</sup>

Il Documento di base “Strategia nazionale Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance” (dicembre 2013) nel capitolo dedicato alla mobilità nelle e dalle Aree interne (AI) indica con chiarezza il ruolo da assegnare al settore nella strategia stessa: *“Affinché la perifericità non si tramuti in marginalità è necessario accrescere l’accessibilità delle Aree interne ai servizi di base che qualificano la nozione stessa di cittadinanza, istruzione e salute in primis. Questo risultato può essere raggiunto attraverso due modalità di azione, fra loro mutualmente non esclusive: a) rafforzare e ripensare l’offerta di servizi di tali aree; b) migliorare la mobilità dalle e nelle aree, riducendo i tempi effettivi di spostamento per accedere ai servizi disponibili presso i poli”*. In attuazione di quanto previsto dall’Accordo di Partenariato (approvato con Decisione di esecuzione della CE il 15 luglio 2022), la Strategia Nazionale per le Aree Interne prosegue anche nel ciclo di programmazione 2021-2027 e per tale motivo si è reso necessario un aggiornamento delle relative linee guida sulle possibili azioni.

Il sistema di mobilità nell’Area interna svolge una funzione “a servizio” dei consumi pubblici di base o consumi di cittadinanza (scuola, sanità e lavoro) e, pertanto, un’efficace organizzazione del trasporto nell’Area interna è coerente con la strategia locale. Tra questi obiettivi si segnala il rafforzamento delle reti di mobilità e di accessibilità finalizzato ad assicurare il pieno dispiegarsi dei progetti di sviluppo territoriale: tipicamente il turismo (come il potenziale turista raggiunge l’area e come al suo interno si muove per la fruizione dei luoghi è un problema molto serio per molti dei territori coinvolti dalla SNAI), nonché i nuovi poli di attività manifatturiere, artigianali e su filiere terziarie, che domandano accessibilità e quindi un’adeguata offerta di trasporto. La “questione” della mobilità è quindi cruciale sia per definire i livelli di accesso ai servizi di cittadinanza indicati come pilastri della strategia di rilancio delle Aree interne sia per la concreta realizzabilità di gran parte dei progetti di sviluppo locale.

Le presenti Linee guida sono state costruite a partire dai fabbisogni nel settore della mobilità nelle Aree interne (Cap. 1), elaborati in base a quanto emerso:

- durante le missioni di campo del Comitato Nazionale Aree interne svolte nel periodo 2014-2015;
- dall’esperienza del ciclo di Programmazione 2014-2020;
- dalle previsioni del PNRR
- dagli esiti della consultazione pubblica “Piano Strategico nazionale delle aree interne”, avviata a luglio 2024 su iniziativa del Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di coesione ed il PNRR e finalizzata a raccogliere i contributi di tutti i soggetti interessati (cittadini, imprese e organizzazioni)

---

<sup>1</sup> Le presenti linee guida costituiscono l’aggiornamento a settembre del 2024 del documento sviluppato con il contributo scientifico di ISFORT all’interno del progetto dedicato alla valutazione ex ante per l’inquadramento e l’esame delle proposte sulla la mobilità nelle aree interne. Il progetto di valutazione ex ante per le aree interne è attuato da ISFORT all’interno del ‘Piano di valutazioni’ promosso e coordinato dal NUVAP (ex UVAL) e realizzato con il supporto e il coordinamento amministrativo di Studiare Sviluppo srl nell’ambito del progetto “Supporto alla valutazione del Quadro Strategico Nazionale 2007/2013” - PON “Governance e Assistenza Tecnica” FESR 2007/2013 - CUP: G51H13000260007.

# 1. La lettura dei fabbisogni

Tenendo conto dei fattori che hanno rallentato l’attuazione degli interventi in materia di trasporti nel precedente periodo di programmazione, si ritiene opportuno confermare i fabbisogni già individuati, nonché le possibili azioni di risposta (vedi Cap. 2, 3 e 4).

I fabbisogni sono suddivisi in “macro-fabbisogni” e “fabbisogni specifici” (vedi Schema 1). I primi sono stati suddivisi, per funzionalità logica e per comodità espositiva, in tre filoni portanti. Questi tre filoni non devono essere interpretati quali “compartimenti stagni” per i vari interventi che ne conseguono in coerenza, perché sarà compito delle singole strategie d’area prevedere azioni uniche facenti parte di una singola “linea” (ad es. la sola sostituzione del parco autobus per il trasporto scolastico), oppure una pluralità di interventi per rispondere a più fabbisogni (ad es., programmazione di un nuovo sistema di offerta di servizi di Trasporto Pubblico Locale – da qui in poi anche TPL – che comporti la realizzazione di un hub di interscambio, la razionalizzazione dei servizi esistenti e l’attivazione di servizi aggiuntivi).

**Schema 1 - La classificazione dei fabbisogni nel sistema della mobilità espressi dalle Aree interne**

<i>Macro-fabbisogni</i>	<i>Fabbisogni specifici</i>
Pianificazione e Programmazione dei sistemi di trasporto	Promuovere l’accessibilità dei luoghi, garantendo il diritto di mobilità delle persone e delle opportunità di scambio dei beni sul territorio, attraverso una visione integrata del sistema trasporto-territorio mediante l’adozione di strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo “strategico” (scenario a 10 anni)
	Promuovere l’accessibilità ed il diritto di mobilità sul territorio dell’Area interna con strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo “tattico” (scenario a 3 anni)
Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica	Incrementare l’accessibilità interna e esterna all’area attraverso l’adeguamento delle infrastrutture di trasporto
	Promuovere l’accessibilità e l’attrattività del TPL con l’adeguamento dei nodi di accesso, l’infomobilità ed il rinnovo della flotta
	Promuovere l’accessibilità degli attrattori turistici del territorio privilegiando le opportunità di una “fruizione sostenibile” delle risorse ambientali e culturali
Sviluppo dei servizi di trasporto	Sostenere il diritto di mobilità delle persone a capacità motoria ridotta a causa di condizioni fisiche e/o socio-economiche svantaggiate
	Facilitare l’accessibilità ai poli funzionali (scuola, lavoro) della mobilità “sistematica” dei residenti
	Facilitare l’accessibilità ai poli funzionali (sanitari, culturali, sportivi, turistici ecc.) della mobilità “non sistematica” di residenti e non residenti (turisti, visitatori in genere)
	Agevolare e sostenere il diritto di mobilità degli utenti a capacità motoria ridotta
	Promuovere la coesione territoriale dell’Area interna e l’accessibilità da e verso i poli esterni attraverso lo sviluppo di servizi di trasporti, anche a favore dei turisti
	Favorire le opportunità di fruizione sostenibile delle Aree interne per i residenti e i turisti incentivando servizi di modalità “lenta o dolce” sulle reti pedonali e le <i>greenways</i>

La prima linea dei macro-fabbisogni espressi dal territorio, seppure in modo spesso volte implicito, è lo sviluppo integrato dei sistemi di trasporto a servizio del bacino dell'area. Si tratta di un fabbisogno che necessita di entrare nel merito del processo della “Pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto” per le Aree interne, ma la cui competenza è spesso della Regione o in alcuni casi delle Province.

Sul punto, e con specifico riferimento al settore del TPL, occorre evidenziare che in applicazione dell'articolo 16 bis del D.L. 95/2012 dal dicembre 2013 le Regioni sono tenute riprogrammare i servizi di trasporto secondo criteri di efficientamento e razionalizzazione al fine di ridurre quantitativamente e qualitativamente i servizi sovradimensionati in relazione alla domanda reale esistente. I risultati di tale riprogrammazione sono verificati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso alcuni indicatori specifici quali il *load factor* (capacità di occupazione dei posti\*km prodotti) e il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico + corrispettivi dei contratti di servizio. Il mancato raggiungimento di obiettivi di efficientamento, predefiniti in modo uniforme per tutte le Regioni, implica una “riduzione”, nel limite massimo del 10%, delle risorse annuali attribuite alla singola Regione, a valere sul fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri del TPL anche ferroviario sostenute dalle Regioni a Statuto Ordinario.

In generale, il processo descritto può senz'altro contribuire nel medio periodo a sostenere le traiettorie di cambiamento individuate dalle singole Strategie di area. Infatti, la corretta riprogrammazione dei servizi “storici” consente di liberare risorse finanziarie che possono essere destinate ad ampliare la rete di servizi esistenti (servendo aree attualmente non coperte), anche mediante la scelta delle modalità di trasporto tecnicamente più idonee (servizi a chiamata, autobus più piccoli ecc.). I processi di pianificazione e di programmazione dei servizi di trasporto nelle singole Aree interne consentono quindi di adeguare la quantità e la qualità dei servizi ai bisogni espressi dalla domanda, così come essa si configura nella prospettiva di cambiamento che la Strategia d'area disegna per il medio periodo. In tal modo si produce, tra l'altro, una “buona” spesa che consente di liberare parte delle risorse attualmente disponibili e destinarle agli obiettivi della Strategia stessa. Quanto al diritto alla mobilità, esso va garantito definendo inizialmente il perimetro minimo dei servizi essenziali, perimetro che dovrebbe gradualmente estendersi in relazione al progressivo sviluppo socio-economico del Paese. Si tratta di riprendere i c.d. “servizi minimi” o “livello adeguato di servizi uniforme sull'intero territorio nazionale”, già trattati con il D.Lgs n. 422/97 e con la Legge n. 42/2009.

La seconda linea riguarda i fabbisogni di “Potenziamento e riqualificazione della dotazione materiale e immateriale trasportistica” nella quale trova spazio una molteplicità di azioni finalizzate ad accrescere sia l'accessibilità e la qualità dei sistemi locali di trasporto, come gli interventi di adeguamento strutturale (manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, attrezzaggio di parcheggi e nodi di scambio, implementazione di piattaforme per l'infomobilità), sia la sostenibilità ambientale del territorio attraverso ad esempio l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico più piccoli a minor impatto ambientale, o attraverso l'infrastrutturazione di greenway per la fruizione “dolce” del territorio.

La terza e ultima linea qui individuata mira al miglioramento e alla sostenibilità della mobilità interna all'area (coesione interna), e della mobilità da verso e l'esterno (accessibilità esterna), potenziando i collegamenti e sostenendo le opportunità dei soggetti che esprimono una domanda di mobilità differenziata per frequenza, attraverso interventi rivolti in modo specifico allo “Sviluppo dei servizi di trasporto” convenzionali, ma anche innovativi.

Lo schema relativo alle macro-linee qui proposto non è chiaramente da considerarsi chiuso ma può essere ulteriormente ampliato – lo stesso vale per la definizione degli interventi da realizzare - nella fase di costruzione delle strategie d'area.

La copertura dei fabbisogni espressi va sviluppata gradualmente, secondo priorità ed in relazione alla reale disponibilità delle risorse necessarie a garantire la copertura del relativo “fabbisogno finanziario”. Sul punto occorre attribuire particolare rilevanza alla definizione di appositi “piani finanziari” che garantiscano la realizzazione degli investimenti programmati ma anche, e soprattutto, la copertura della spesa corrente da essi generata.

## **2. Le azioni possibili nell’ambito della “Pianificazione e Programmazione dei sistemi di trasporto”**

L’adozione di strumenti metodologici quantitativi, in cui siano chiaramente esplicitati obiettivi e vincoli condivisi, può garantire attraverso un’analisi integrata del sistema trasporti- territorio la selezione di interventi grazie alla valutazione degli impatti attesi sull’interosistema dei trasporti per la verifica della relativa sostenibilità sociale-economica-ambientale degli interventi dei trasporti. Tale condizione è necessaria anche per accompagnare la concertazione istituzionale sulla fattibilità degli interventi da realizzare nel sistema territorio- trasporto per scenari di progettazione di lungo periodo 10 anni (pianificazione c.d. “strategica”) ma anche di breve periodo 3 anni (pianificazione c.d. “tattica”).

### *La Pianificazione e Programmazione nel Trasporto Pubblico Locale per le Aree interne*

Le Aree interne sono servite, spesso “mal” servite, da una rete di offerta di trasporto pubblico – in prevalenza su gomma, a volta anche su ferro – quasi sempre disegnata sulla base di una rete “storica” che nel tempo ha accolto modifiche modeste, senza tuttavia una seria pianificazione in grado di riorganizzare il sistema dei trasporti alla luce dei nuovi bisogni che emergono, superando sovrapposizioni di offerta, integrando meglio in logica gerarchica le modalità esistenti (servizi automobilistici e servizi ferroviari un sistema di linee di connessione tra i diversi poli interni ed esterni), e così via. L’offerta “storica” su gomma, in molti casi è poco coordinata, anche tra i diversi gestori su gomma, e non è quasi mai orientata ad integrare le altre componenti del sistema (servizi ferroviari, servizi aeroportuali, nodi di interscambio, ecc.). Gli orientamenti normativi nazionali degli ultimi anni, inoltre, hanno spinto le Regioni verso una razionalizzazione dei servizi che nelle aree in cui non vengono raggiunti livelli minimi di tariffazione ha comportato drastiche riduzioni delle linee e delle corse, tanto che oggi in alcuni territori delle Aree interne viene garantito a malapena il servizio scolastico. Nella maggior parte dei casi i tagli sono stati effettuati senza un’adeguata programmazione, in presenza della quale anche le Aree interne potrebbero essere “meglio” servite grazie alle risorse liberate con il processo di razionalizzazione dei servizi (ovviamente l’offerta di servizio dovrà essere adeguata alla tipologia domanda: ad esempio servizio a chiamata anziché servizio ferroviario).

+

Ripartendo dalle due tipologie di fabbisogno rispetto alla scala temporale di programmazione con cui dare risposta (scenario di medio-lungo periodo o di breve periodo), le azioni possibili (distinte per fabbisogni specifici) sono le seguenti.

- a) *Fabbisogno specifico: Promuovere l'accessibilità dei luoghi, garantendo il diritto di mobilità delle persone e delle opportunità di scambio dei beni sul territorio, attraverso una visione integrata del sistema trasporto-territorio mediante l'adozione di strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo "strategico" (scenario a 10 anni).*

Azioni possibili:

- Definizione di un Piano dei Trasporti dell'Area interna. Strumento per la riorganizzazione del sistema di trasporto a supporto del diritto di mobilità di cittadini e turisti nella sua accezione più vasta, supportata da un'analisi spaziale e quantitativa dei bisogni di mobilità espressi dai poli generatori di domanda locale rispetto ai poli attrattori (interni all'area e in alcuni casi esterni) chiamati a soddisfare i bisogni di servizi essenziali quali sanità, scuola, ma anche lavoro.
- Analisi delle reti della "Mobilità Lenta" per la fruizione del paesaggio, dei beniculturali e delle risorse ambientali dell'Area interna. Si tratta di effettuare un'analisi e identificare le azioni necessarie per strutturare una rete articolata e gerarchizzata delle *greenways*, integrando la rete sentieristica, i rami ferroviari dismessi, le ippovie, le retifluviali, ecc. con l'obiettivo generale di proporre una fruizione lenta delle risorse territoriali al fine di contribuire ad un uso ricreativo che contribuisca a proteggere, conservare e migliorare i patrimoni naturali, ambientali, storici e archeologici, gli insediamenti, e le aree rurali a sostegno dello sviluppo sostenibile di qualità dei territori delle Aree interne.

- b) *Fabbisogno specifico: Promuovere l'accessibilità ed il diritto di mobilità sul territorio dell'Area interna con strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo "tattico" (scenario a 3 anni).*

Azioni possibili:

Istituzione di un *Mobility Manager* di area in coordinamento con quelli aziendali e scolastici. In particolare si fa riferimento ad una figura in grado di migliorare la mobilità sul territorio di propria competenza attraverso la collaborazione e il coordinamento delle istituzioni locali (comunali, scolastiche, sanitarie), le imprese di trasporto locale e le associazioni di imprese/categoria presenti sul territorio. La figura del responsabile della mobilità d'area è stata introdotta dal Decreto sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane emanato dal Ministero dell'Ambiente il 27/03/1998 (G.U. n. 179 del 3/8/1998). Armonizzazione dei servizi del TPL con gli orari scolastici/lavoro. Questa tipologia di intervento rappresenta una delle funzioni tipiche della figura del *Mobility Manager* d'area indicato nel punto precedente, ciò tuttavia non esclude l'ipotesi di realizzare un Piano senza la sua istituzione. Questo intervento, nello specifico, si può sostanziare nella realizzazione di un Piano degli spostamenti casa-lavoro e casa-studio allo scopo di razionalizzare e ottimizzare gli spostamenti sistematici dei lavoratori/studenti, soprattutto attraverso la promozione del trasporto collettivo, nonché nell'introduzione di forme innovative di trasporto meno inquinanti in grado di ridurre l'uso individuale dell'auto privata e, nel caso delle scuole, consentire agli studenti una maggiore partecipazione alle attività didattiche e non solo (doposcuola, laboratori scientifici, ecc.).

- Coordinamento e condivisione dell'offerta di TPL con i Comuni limitrofi (ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei). Come già indicato, non di rado l'erogazione del servizio di TPL nel corso degli anni si è basata sulle singole necessità dei vari Comuni

senza alcuna visione territoriale integrata; questo intervento è quindi finalizzato a valutare un possibile percorso di riorganizzazione dell'offerta di TPL nell'Area interna che tenga conto di bacini ottimali più ampi per l'offerta dei servizi.

- Miglioramento dei servizi di collegamento con gli *entry point* nazionali ferroviari, portuali e aeroportuali. L'eventuale presenza di servizi di collegamento delle Aree interne con il proprio polo o con il capoluogo provinciale più vicino non sempre si traduce nella possibilità di un utilizzo agevole dei principali *entry point* nazionali ferroviari, portuali e aeroportuali. Ciò può determinare la necessità di prevedere uno studio del sistema di offerta in grado, da un lato, di valutare le opportunità già esistenti (ad esempio piccole modifiche del tragitto di alcune linee di TPL per raggiungere un aeroporto), dall'altro lato, di individuare la necessità di attivare nuovi interventi per aprire il territorio dell'Area interna al sistema di trasporto nazionale (nuove linee di TPL, servizi di *car sharing* e così via).

*Simulazione di un possibile intervento: armonizzazione e rafforzamento dei servizi del TPL in corrispondenza con gli orari scolastici*

Con questo esempio, e con i successivi, non si vuole definire nel dettaglio una vera e propria progettazione dell'intervento, bensì fornire un percorso generale, per quanto ritagliato su una singola azione, in grado di guidare gli stakeholder locali e i progettisti nella definizione della strategia d'area.

Nell'ipotesi di un'Area interna che evidenzia una quota di utilizzo del trasporto pubblico per motivi di studio non particolarmente positiva o intenda avviare una strategia di potenziamento dell'offerta scolastica anche nelle fasce orarie pomeridiane attraverso una serie di attività extra-curricolari, può rispondere a questi fabbisogni attraverso la definizione di un Piano per la rimodulazione degli orari delle corse già in essere nell'Area (l'effettiva ridefinizione degli orari sarà tuttavia realizzata dai soggetti che hanno sottoscritto il contratto di servizio, ovvero l'Ente pubblico – Regione, Provincia o Agenzia – e il gestore dei servizi) in relazione agli orari scolastici, nonché per il potenziamento dei servizi di trasporto, ovvero prevedendo nuove corse destinate, in modo particolare ma non necessariamente in via esclusiva, al collegamento con gli istituti scolastici.

Il Piano, tuttavia, dovrà essere la conseguenza di una approfondita analisi delle necessità espresse dagli studenti, nonché dal personale impiegato nelle scuole, da investigare attraverso indagini dirette utili a far emergere tutte le problematiche connesse al territorio e al posizionamento degli istituti scolastici rispetto ai contesti urbani di riferimento, nonché le dinamiche della mobilità verso gli istituti dell'AI.

### **Esempio di progettazione dell'intervento di armonizzazione dei servizi del TPL con gli orari scolastici: profili essenziali**

<i>Risultati generali</i>	Miglioramento delle condizioni di fruibilità del trasporto pubblico per le attività scolastiche
<i>Risultati attesi</i>	Crescita del numero di studenti che raggiungono la scuola con il TPL Crescita del numero di studenti che frequentano attività extrascolastiche
<i>Azione</i>	Definizione di un Piano degli spostamenti casa-studio rivolto, da un lato, alla armonizzazione degli orari dei servizi di TPL su gomma con quelli dei principali istituti scolastici dell'Area Interna, dall'altro lato, all'individuazione di servizi aggiuntivi (vedi macro-fabbisogno "Sviluppo dei servizi di trasporto")
<i>Target (ipotesi esemplificativa)</i>	Aumento della percentuale di spostamenti effettuati con il TPL in 3 anni del 15% Aumento del numero di alunni delle scuole secondarie di II grado dell'Area Interna del 5%
<i>Indicatore di risultato</i>	Cod. 3.3 – Indicatore di quota modale dei diversi mezzi di trasporto (auto/TPL/bici/piedi) Cod. 2.23 – Scuola secondaria di II grado. N. medio alunni per scuola (edificio)
<i>Localizzazione</i>	Area Interna
<i>Beneficiari</i>	Studenti, famiglie e scuole secondarie di II grado dell'Area Interna

**Schema 1 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Pianificazione e Programmazione dei sistemi di trasporto”**

<i>Fabbisogni specifici</i>	<i>Possibili interventi</i>	<i>Scala dell'intervento</i>	<i>Competenza amministrativa</i>
Promuovere l'accessibilità dei luoghi, garantendo il diritto di mobilità delle persone e delle opportunità di scambio dei beni sul territorio, attraverso una visione integrata del sistema trasporto-territorio mediante l'adozione di strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo “strategico” (scenario a 10 anni)	Definizione di un Piano dei Trasporti dell'Area interna	- Regionale - Area vasta Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne” <i>attualmente la normativa sul TPL consentirebbe solo in deroga-</i>
	Analisi delle reti di mobilità lenta dell'Area interna	- Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”
	Istituzione di un <i>Mobility Manager</i> di area in coordinamento con quelli aziendali e scolastici	- Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”
Promuovere l'accessibilità ed il diritto di mobilità sul territorio dell'Area interna con strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo “tattico” (scenario a 3 anni)	Armonizzazione dei servizi del TPL con gli orari scolastici/lavoro	- Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne” <i>attualmente la normativa lo consentirebbe solo in deroga</i>
	Coordinamento e condivisione dell'offerta di TPL con i Comuni limitrofi (ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei)	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne” <i>attualmente la normativa lo consentirebbe solo in deroga</i>
	Miglioramento dei servizi di collegamento con gli <i>entry point</i> nazionali ferroviari, portuali e aeroportuali	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne” <i>attualmente la normativa lo consentirebbe solo in deroga</i>

### 3. Le azioni possibili nell'ambito del "Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica"

Dalla pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto, ma anche dalla semplice consapevolezza dei progettisti e degli stakeholder locali, possono emergere all'interno dell'Area interna fabbisogni relativi al potenziamento e/o riqualificazione della propria dotazione trasportistica, a cui è possibile rispondere, in termini generali, attraverso investimenti in conto capitale (interventi infrastrutturali ad esempio). A tali interventi, tuttavia, occorre associare una corretta valutazione della gestione ordinaria dell'opera una volta realizzata (considerando ad esempio l'infrastruttura stradale si vuole fare riferimento alla manutenzione del manto, alla cura della segnaletica orizzontale e così via).

La delicatezza della "questione infrastrutturale" applicata alle strategie delle AI richiede tuttavia alcune imprescindibili precisazioni di cui tener conto nel lavoro con i territori.

In particolare, va sottolineato che gli interventi sulle reti infrastrutturali (stradali e ferroviarie) richiedono impegni finanziari normalmente di dimensione molto importante, "fuori scala" rispetto alle risorse previste in Legge di Stabilità da assegnare a ciascuna area. Per questa ragione tra le fonti di finanziamento possono essere previste le risorse della Legge di Stabilità solo per interventi limitati e particolarmente significativi nella costruzione dell'intera Strategia di quell'area. Resta ovviamente la possibilità, da verificare di volta in volta, che fondi ordinari della Regione, fondi previsti nei POR ed eventuali altri fondi nazionali (es. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale), siano attivati a sostegno di interventi per la manutenzione e la sicurezza stradale che in molte realtà delle Aree interne rappresentano emergenze assolute<sup>2</sup>;

Inoltre va tenuto presente che al di là del problema del reperimento delle risorse necessarie, l'eventuale scelta di un intervento sulle infrastrutture deve essere fatta nel rispetto del principio di idoneità rispetto alla domanda esistente (o potenziale in un contesto di cambiamento nel medio periodo come quello disegnato dalle Strategie d'area). Tale individuazione potrebbe implicare, tecnicamente, in alcune realtà, lo smantellamento di alcune infrastrutture non più economiche, efficaci ed efficienti per soddisfare la domanda di mobilità, con la conseguente disponibilità di risorse, in conto capitale (ed a regime di parte corrente), da destinare al potenziamento ed al rinnovo di infrastrutture più idonee.

Fatte queste precisazioni, le azioni possibili relative al potenziamento e alla riqualificazione della dotazione trasportistica - ricordando che le risorse previste in Legge di stabilità per queste tipologie di misure possono essere destinate ad interventi molto limitati e ritenuti assolutamente prioritari nella Strategia d'area -, sono le seguenti (anche qui articolate per fabbisogni specifici):

- a) *Fabbisogno specifico: Incrementare l'accessibilità interna ed esterna all'area attraverso l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto.*

---

<sup>2</sup> In generale, si deve tener presente che data la problematicità della finanza pubblica, prevedibilmente nei prossimi anni le politiche di adeguamento infrastrutturale saranno basate essenzialmente sull'apporto di capitali privati, che possono provenire dalla finanza (banche, assicurazioni...), da fondi sovrani esteri o dal partenariato economico di territorio (aziende, enti locali). Questi ulteriori canali di finanziamento possono essere tenuti in considerazione prospettando un accordo più ampio tra soggetti diversi (locali e sovralocali, di gestione e finanziari) che partecipano alla gestione o al finanziamento dell'opera.

Azioni possibili:

- Interventi di manutenzione stradale, prevalentemente straordinaria. Il primo fondamentale aspetto da considerare nel caso di interventi sulla rete stradale è la definizione del soggetto che ha competenza sul tratto di strada su cui deve essere realizzato l'intervento SNAI. Ciò detto, gli interventi di manutenzione straordinaria possono essere molto vari (alcuni sono specificati nei punti che seguono) e di conseguenza di entità e complessità molto differenti. A titolo esemplificativo si fa riferimento ad opere di: rifacimento stradale (massicciata e finitura), ricostruzione di porzioni di carreggiate invase da frane o dissestate, ripristino dell'illuminazione pubblica, rifacimento delle barriere di sicurezza, interventi su scarpate interessate da fenomeni erosivi, da movimenti franosi o di degrado (posa di teli di reti metalliche semplici o armate, pannelli di rete in fune, chiodature, sistemi di barriere paramassi, ecc.), messa in quota di chiusini e pozzetti, realizzazione di caditoie/pozzetti, ecc..
- Messa in sicurezza della rete viaria. Si tratta di una tipologia di interventi che rispetto a quello trattato al punto precedente può riguardare anche piste ciclabili e strade pedonali.
- Sistemazione segnaletica orizzontale e verticale. Si tratta di interventi rivolti alla sistemazione delle scritte, simboli o numeri che si trovino apposti sull'asfalto (segnaletica orizzontale), nonché dei cartelli stradali (segnaletica verticale) inerenti alla circolazione stradale di veicoli e persone. La norma di riferimento è rappresentata dal Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992).

b) Fabbisogno specifico: *Promuovere l'accessibilità e l'attrattività del TPL con l'adeguamento dei nodi di accesso, l'infomobilità ed il rinnovo della flotta.*

Azioni possibili:

- Creazione/adeguamento fermate del servizio su gomma. Fermate a bordo strada per l'accesso ai servizi di TPL extra-urbana su gomma da attrezzare con pensiline, paline informative, illuminazione per garantire una miglior sicurezza e confort durante i tempi di attesa del bus. Gli interventi puntuali dovranno essere definiti in stretta collaborazione con l'ente gestore del tratto stradale e del gestore del servizio di linea.
- Creazione di parcheggi di scambio "gomma-gomma" e "gomma-ferro". Il Codice della Strada (art. 3, comma 1, punto 34-bis del D.Lgs. n. 285/1992) definisce un parcheggio scambiatore come un "parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità"; esso rappresenta quindi uno strumento di promozione della mobilità sostenibile. Nella progettazione puntuale del parcheggio occorre valutare in primo luogo il contesto territoriale in cui si inserirà: nel caso di un parcheggio esterno ad un contesto urbano o suburbano, ad esempio in piena campagna, è fondamentale attrezzarlo in modo da garantire livelli sufficienti di confort nella fase di attesa (pensiline, infomobilità, ecc.) e, soprattutto, elevati standard di sicurezza (illuminazione, videosorveglianza, ecc.). Inoltre, nel caso di un parcheggio che

comprende anche tratti stradali, gli interventi puntuali dovranno essere definiti in stretta collaborazione con l'ente gestore del tratto stradale. I parcheggi di scambio, infine, possono rappresentare il luogo ideale per l'attivazione di ulteriori interventi di mobilità sostenibile "innovativi", quali stalli per servizi di *bike sharing*, *car sharing* e così via.

- Realizzazione di parcheggi attrezzati (anche custoditi) per biciclette. In relazione alle esigenze dell'Area interna è possibile prevedere due tipologie di sistemi di parcheggio, "semplici" (rastrelliere, supporti, ovvero strutture che sostengono una bicicletta mantenendola in piedi) "di deposito" (*bikebox*, ciclo stazioni, ovvero spazi protetti destinati al ricovero delle biciclette). La scelta di una o dell'altra tipologia di parcheggio dipende da vari fattori, tra cui la capillarità, la vicinanza alla destinazione finale dell'utente, la durata stimata del periodo di deposito delle biciclette e così via. Anche i costi variano, notevolmente, raggiungendo il massimo in corrispondenza di parcheggi a sistemi automatizzati e custoditi.
  - Realizzazione di sistemi di infomobilità. Realizzazione sistemi software in grado di fornire agli utenti tramite web, smartphone, monitor presenti sui mezzi, *infoterminals* e altri strumenti di comunicazione gli orari dei vari servizi di trasporto pubblico, le possibili coincidenze, i percorsi delle linee, eventuali avvisi, presenza di servizi aggiuntivi (*car sharing*, ecc.), ecc..
- c) Fabbisogno specifico: *Promuovere l'accessibilità degli attrattori turistici del territorio privilegiando le opportunità di una "fruizione sostenibile" delle risorse ambientali e culturali.*
- Azioni possibili:
- Sviluppo di reti e percorsi ciclabili. Nella realizzazione delle piste ciclabili la norma di riferimento è il D.M. n. 557/1999 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), inoltre particolare attenzione dovrà essere data agli aspetti legati alla sicurezza delle stesse piste.
  - Sviluppo di percorsi attrezzati e sentieristica. Il Codice della Strada (art. 3, comma 1, punto 48 del D.Lgs. n. 285/1992) definisce il sentiero (o mulattiera o tratturo) una "strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali". Quale che sia la tipologia di sentiero che l'Area interna decide di realizzare, a cui chiaramente faranno riferimento diverse esigenze progettuali, occorre sempre partire dalla consapevolezza che una efficiente rete sentieristica deve essere ideata con una visione d'insieme del territorio e delle problematiche connesse alla gestione dei sentieri.
  - Riqualificazione di rami di ferrovie dismessi per la fruizione escursionistica. Questa tipologia di intervento può ripercorre quanto già indicato per lo sviluppo di percorsi ciclabili e della sentieristica (nella logica delle *greenways*), ma può consistere anche in processi più complessi; è il caso, ad esempio, della riqualificazione della rete ferrata per l'attivazione di servizi di interesse turistico.

- 
- Riqualificazione di percorsi pedonali. L'azione prevede la riqualificazione di tipologie di percorsi extra-urbani e urbani per una fruizione pedonale dello spostamento attraverso il rifacimento e la messa in sicurezza della pavimentazione di strade e piazze urbane. In termini generali nella definizione di un simile intervento particolare attenzione andrà dedicata alle scelte relative alla pavimentazione, al verde pubblico, alla segnaletica, all'impianto di pubblica illuminazione, nonché alla presenza di sottoservizi (fognatura, acquedotto, gas metano, telecomunicazioni, ecc.), il tutto in piena armonia con il contesto urbanistico e ambientale in cui l'opera si inserisce.
  - Acquisizione di mezzi di trasporto pubblico della dimensione appropriata alle caratteristiche della domanda (attuale e potenziale). Ragioni di opportunità economiche (finanziamenti pubblici spesso a fondo perduto, ad esempio) hanno determinato nel corso degli anni la formazione di parchi rotabili (autobus in particolare) di grandi dimensioni, ovvero in grado di ospitare oltre 50 passeggeri, utilizzati poi non solo nelle grandi aree urbane ma anche per offrire servizi in aree scarsamente abitate, quali le Aree interne, dove la domanda espressa non giustificava un simile utilizzo. L'ipotesi di prevedere un intervento di sostituzione/ampliamento del parco autobus deve quindi essere valutata in relazione alla domanda effettiva, sia attuale che potenziale, e in relazione alle caratteristiche delle strade e delle aree di parcheggio dell'Area interna.
  - Acquisizione di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale. Nell'implementazione di questo intervento particolare attenzione va riservata alle caratteristiche orografiche dell'Area interna e alla tecnologia degli autobus che si vuole acquistare, nonché alla presenza di impianti adatti al rifornimento dei mezzi. Infatti, a diverse tipologie di alimentazione degli autobus corrispondono diverse prestazioni, ad esempio nel caso di un'Area interna territorialmente vasta e prevalentemente montana l'acquisto di mezzi elettrici non può considerarsi la più valida data la limitata autonomia degli autobus.
- d) *Fabbisogno specifico: Sostenere il diritto di mobilità delle persone a capacità motoria ridotta a causa di condizioni fisiche e/o socio-economiche svantaggiate.*
- Azioni possibili:
- Acquisto di veicoli per il trasporto pubblico dei disabili. Questo intervento può assumere due forme principali in relazione alla tipologia di mezzo: acquisto di mezzi destinati ai servizi di trasporto pubblico (minibus, ecc.), utile nel caso di Aree interne in cui l'azienda di trasporto pubblico o le stesse Amministrazioni non forniscano già questo servizio, acquisto di mezzi di minore dimensione per spostamenti di breve raggio (scooter elettrici, ecc.). Ovviamente l'attuazione di questo intervento deve tener conto di normative e aspetti gestionali che potrebbero configurare aggravii di costi per la piena operatività (ad es. eventuale personale specializzato per l'accompagnamento dei disabili ecc.).
  - Abbattimento delle barriere architettoniche (nei sistemi di trasporto e viabilità). Eventuali interventi di rimozione di elementi costruttivi che limitano gli spostamenti o la fruizione di servizi (chiaramente inerenti ai sistemi di trasporto, ovvero stazioni, aree di parcheggio, ecc.), possono essere incluse all'interno di più generali Piani per
-

l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche – vedi Leggi n. 41/1986 e n. 104/1992 –, oppure rappresentare delle opere puntuali e limitate a singoli edifici/aree.

*Simulazione di un possibile intervento: manutenzione straordinaria di un tratto stradale*

L'intervento simulato riguarda il rifacimento dell'unico tratto stradale (di montagna e di competenza comunale) che collega il centro di un Paese dell'Area interna con una sua frazione, quest'ultima caratterizzata dalla presenza di un nucleo significativo di famiglie, di aziende agricole ma anche da fenomeni di spopolamento.

La strada, si contraddistingue per la forte presenza di buche e irregolarità, ed è inoltre sprovvista di barriere di protezione. Ciò ha comportato la soppressione di una linea del trasporto pubblico locale (l'autobus di 54 posti in dotazione all'azienda non è in grado di percorrere il tratto), l'incremento del numero degli incidenti e, come detto, un progressivo spopolamento della frazione.

I lavori, in particolare, consistono nella messa in sicurezza, nel rifacimento della massicciata e della finitura stradale.

**Progettazione dell'intervento di manutenzione straordinaria di un tratto stradale**

Risultati generali	Crescita dei livelli di accessibilità della località raggiunta dal tratto stradale
Risultati attesi	Diminuzione dei tempi di percorrenza con mezzi privati. Diminuzione degli incidenti stradali. Riattivazione di un servizio di trasporto pubblico locale.
Azione	Lavori di messa in sicurezza, rifacimento della massicciata e della finitura stradale
Target	Diminuzione dei tempi di percorrenza con mezzi privati del 30%. Diminuzione degli incidenti stradali del 60%.
Indicatore di risultato	Cod. 3.5 – Grado di soddisfazione dei passeggeri dell'area per tipologia di mezzo di trasporto. Cod. 3.8 – Dinamica degli incidenti stradali e degli eventi traumatici ad essi collegati (morti e feriti)
Localizzazione	Area Interna
Beneficiari	Residenti e aziende della località raggiunta dal tratto stradale
Fonte di finanziamento	

**Schema 2 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica”**

<i>Fabbisogni specifici</i>	<i>Possibili interventi</i>	<i>Scala dell'intervento</i>	<i>Competenza amministrativa</i>	
Incrementare l'accessibilità interna e esterna all'area attraverso l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto	Interventi di manutenzione stradale, prevalentemente straordinaria	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	-
	Messa in sicurezza della rete viaria	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	
	Sistemazione segnaletica orizzontale e verticale	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	
Promuovere l'accessibilità e l'attrattività del TPL con l'adeguamento dei nodi di accesso, l'infomobilità ed il rinnovo della flotta	Creazione/adeguamento fermate del servizio su gomma	- Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	-
	Creazione di parcheggi di scambio “gomma-gomma” e “gomma-ferro”	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	-
	Realizzazione di parcheggi attrezzati (anche custoditi) per biciclette	- Area vasta - Area interna	- Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	(segue)
Promuovere l'accessibilità degli attrattori turistici del territorio privilegiando le opportunità di una “fruizione sostenibile” delle risorse ambientali e culturali	Realizzazione di sistemi di infomobilità	- Area vasta - Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”	
	Sviluppo di reti e percorsi ciclabili	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	
	Sviluppo di percorsi attrezzati e sentieristica	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	

(continua) **Schema 2 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica”**

<i>Fabbisogni specifici</i>	<i>Possibili interventi</i>	<i>Scala intervento</i>	<i>Competenza amministrativa</i>
Promuovere l'accessibilità degli attrattori turistici del territorio privilegiando le opportunità di una “fruizione sostenibile” delle risorse ambientali e culturali	Riqualificazione di rami di ferrovie dismesse per fruizione escursionistica	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Riqualificazione di percorsi pedonali	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Realizzazione di piattaforme digitali per l'informazione ai turisti	- Area vasta - Area interna	- Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Acquisizione di mezzi di dimensione appropriata alle caratteristiche della domanda (attuale e potenziale)	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Acquisizione di mezzi a basso impatto ambientale	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
Sostenere il diritto di mobilità delle persone a capacità motoria ridotta a causa di condizioni fisiche e/o socio-economiche svantaggiate	Acquisto di veicoli per disabili	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Abbattimento delle barriere architettoniche (nei sistemi di trasporto e viabilità)	- Area interna	- Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”

## 4. Le azioni possibili nell'ambito dello "Sviluppo dei servizi di trasporto"

Un ultimo macro-fabbisogno emerso dal confronto con i territori riguarda lo sviluppo di servizi di trasporto. Infatti se in alcuni casi le Aree interne non lamentano tanto la scarsità di servizi presenti bensì la loro programmazione, in altri casi si registrano dei gravi vuoti che possono essere riempiti solo con l'avvio di nuovi servizi di trasporto quali, ad esempio, linee di TPL, servizi a chiamata, *car sharing*, ecc..

Uno degli aspetti generali a cui stakeholder locali e progettisti devono porre la corretta attenzione riguarda lo strumento con cui governare i nuovi servizi che, ad esempio, in caso di trasporto pubblico locale può essere un nuovo Contratto di servizio tra l'Ente affidante (Regione o Ente locale) e il gestore (azienda del trasporto pubblico, gomma o ferro), la rimodulazione del programma di esercizio di un Contratto in essere con la previsione di un incremento del valore dello stesso Contratto o, in alcuni casi, addirittura senza variazione dei corrispettivi (entro i limiti previsti a secondo dei Contratti stessi, ad es. 3% del montechilometrico complessivo).

Questa tipologia di macro-fabbisogni racchiude diversi fabbisogni specifici a cui è possibile rispondere con vari interventi:

a) *Fabbisogno specifico: Facilitare l'accessibilità ai luoghi attrattori (scuola, lavoro) della mobilità "sistematica" dei residenti.*

Azioni possibili:

- Potenziamento dei servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche (nuove linee/fermate). Si tratta di avviare nuovi servizi di trasporto collettivo e/o prevedere fermate aggiuntive su linee già in essere in corrispondenza alle ordinarie attività scolastiche e, di conseguenza, caratterizzate da una frequenza giornaliera, feriale e costante nel corso del periodo scolastico. In questo caso la possibilità far utilizzare i servizi ad utenti diversi dagli studenti può diventare un valore aggiunto significativo.
- Potenziamento dei servizi di TPL (nuove linee/fermate) per i lavoratori. Intervento simile al precedente ma rivolto all'introduzione di collegamenti con i poli produttivi delle Aree interne, con orari compatibili alle turnazioni previste nelle diverse unità locali. Oltre ad interventi di potenziamento del TPL è possibile ipotizzare lo sviluppo di forme "innovative" di mobilità sostenibile tra cui, ad esempio, il *car pooling*.
- Sperimentare/promuovere progetti di *car pooling*. Pur se esistono già oggi applicazioni web e per smartphone in grado di favorire la condivisione di automobili private tra un gruppo di persone, in alcune Aree interne può essere utile avviare servizi dedicati, in particolare in quelle aree dove è prevista l'istituzione del Mobility Manager.

b) *Fabbisogno specifico: Facilitare l'accessibilità ai luoghi attrattori della mobilità "non sistematica".*

### Azioni possibili:

- Potenziamento dei servizi di TPL dedicati per le attività extrascolastiche. Si tratta di servizi (linee) aggiuntivi di trasporto pubblico locale organizzati in relazione agli orari e alle esigenze degli istituti scolastici dell'Area interna per attività extrascolastiche, quindi caratterizzati da percorsi ed orari che possono variare anche a distanza di pochi mesi. La finalità ultima di questa azione è quella di ampliare in numero di studenti in grado di poter partecipare attivamente alle attività. I servizi, tuttavia, non necessariamente devono essere destinati in modo esclusivo agli studenti ma possono essere lasciati "aperti" anche ad altre categorie di utenti (in questo caso fondamentale diventa la campagna di informazione costante degli eventuali cambiamenti di percorso e/o orario). In alcuni casi è ipotizzabile realizzare uno studio di fattibilità per l'avvio di servizi innovativi quali quelli a chiamata (pianificazione dei percorsi e degli orari in base alle richieste degli utenti).
- Sperimentazioni di servizi di TPL flessibili o a chiamata. Si tratta di servizi di linea aggiuntivi o sostitutivi per soddisfare una domanda di mobilità che si manifesta in modo flessibile nei tempi su alcune destinazioni non raggiunte da servizi di linea (poli sanitari, uffici istituzionali decentrati, poli mercatali, ecc.) che possono essere soddisfatti da servizi organizzati in modalità flessibile nei percorsi/fermate, ma anche accessibile su prenotazione (via telefono, web, smartphone, e così via) utile a rispondere alle necessità non sistematiche delle persone che altrimenti non avrebbero accesso al sistema della mobilità pubblica.
- Potenziamento dei servizi di TPL dedicati alla domanda turistica. Rispetto all'intervento precedente a variare è "semplicemente" l'utente del servizio e di conseguenza le sue necessità, che dovranno essere tenute in considerazione nella definizione puntuale dei nuovi servizi. Questa tipologia di azione risulta particolarmente rilevante per le Aree interne che individuano nel turismo uno dei principali canali di sviluppo economico e che, allo stesso tempo, registrano un'eccessiva difficoltà di accesso al territorio dagli aeroporti, grandi stazioni ferroviarie, ecc. (vedi successivo punto f), nonché nel muoversi nel territorio attraverso servizi trasporto collettivo. Questa azione dovrà essere accompagnata da una politica tariffaria adeguata che tenga conto del valore commerciale del servizio.
- Sperimentare progetti di car sharing. Quest'azione, che di norma viene realizzata nei grandi centri urbani in quanto nelle aree a bassa domanda ha una scarsa sostenibilità economica, consiste nella possibilità di utilizzare un'automobile su prenotazione, prelevandola e riportandola in un determinato parcheggio o all'interno di un'area (in alcuni casi è prevista anche una quota fissa annuale oltre al pagamento della tariffa oraria). Attualmente non vi sono molte sperimentazioni di forme di *car sharing* di area vasta, interessante è tuttavia quella portata avanti dall'AMAT di Palermo che oltre a servire il capoluogo regionale, copre anche i comuni di Trapani, Castellammare del Golfo e Alcamo e gli aeroporti di Palermo e Trapani,, utilizzando il sistema "one way", ovvero la possibilità di prelevare l'auto in un parcheggio e rilasciarla in un altro (noleggio di corsa singola – solo andata).

- Sperimentare/promuovere progetti di car pooling. Vedi punto precedente.

c) Fabbisogno specifico: *Sostenere il diritto di mobilità degli utenti a capacità motoria ridotta.*

Azioni possibili:

- Introduzione/potenziamento di servizi a chiamata. Nel caso di assenza di servizi di trasporto pubblico locale di linea realizzati con mezzi attrezzati per accogliere anche soggetti a ridotta capacità motoria (ad esempio dotati di pedana per il sollevamento delle carrozzine per disabili), è ipotizzabile l'avvio di servizi a chiamata, ovvero di un servizio di trasporto a domanda accessibile su prenotazione (via telefono, web, smartphone, e così via) utile a rispondere alle necessità, sia sistematiche che occasionali, delle persone che altrimenti non avrebbero accesso al sistema della mobilità pubblica.

- Introduzione di servizi di TPL per destinazioni specifiche (ospedali, ecc.). In AI dove si registra la presenza di significativi poli attrattivi (ospedali, centri diagnostici di grandi dimensioni, importanti centri riabilitativi, ecc.), o nel caso di poli esterni all'Area interna ma in ogni caso in grado di raccogliere una rilevante domanda di mobilità dalla stessa area, può essere utile l'attivazione di servizi di trasporto collettivo.

d) Fabbisogno specifico: *Promuovere la coesione territoriale dell'Area interna e l'accessibilità da e verso l'esterno.*

Azioni possibili:

- Potenziamento/miglioramento dei servizi di mobilità collettiva ai porti/stazioni ferroviarie/aeroporti. In termini generali questo intervento consiste nell'attivazione di nuovi servizi di TPL su gomma o nel miglioramento di quelli esistenti che colleghino le Aree interne con il porto, la stazione ferroviaria e/o l'aeroporto di riferimento della stessa area. In alcuni casi, tuttavia, può essere sufficiente anche una "semplice" ridefinizione di linee di trasporto pubblico già esistenti (modifiche al percorso e/o introduzione di nuove fermate) o l'istituzione di forme di mobilità innovativa (es. *car sharing*).

- Potenziamento/miglioramento dei servizi di mobilità collettiva da/verso il polo di riferimento. Azione del tutto simile a quella commentata al punto precedente ma rivolta a collegare l'Area interna al proprio polo di riferimento.

- Ridurre le problematiche legate agli spostamenti intermodali (in generale alle "rottture di carico"), attraverso l'implementazione di politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale. L'introduzione di un sistema di tariffazione integrata consente di razionalizzare la rete ed eliminare gli effetti negativi che derivano dalla coesistenza di

diverse tipologie di servizi (gomma, ferro, ecc.) e vari vettori. La definizione di un simile sistema può essere particolarmente complesso e richiedere molto tempo; in ogni caso nella sua progettazione occorre tenere presente alcuni problemi concettuali e pratici, tra cui la delimitazione dell'area interessata, la formazione della base e criteri di progressione delle nuove tariffe; la scelta dei tipi di documento di viaggio, la scelta delle tecnologie di controllo, la stima accurata del nuovo monte introiti, il confronto, per ogni spostamento possibile, tra il prezzo previsto e il prezzo in atto, la metodologia di ripartizione tra i vettori dei proventi del traffico, la verifica di compatibilità tra le tariffe nell'area integrata e quelle in vigore per le relazioni esterne non integrate. Meno complesso è l'avvio di politiche di integrazione oraria, ovvero la definizione di un sistema in grado di coordinare gli orari nei nodi di scambio della modalità pubblica/pubblica (bus/bus; bus/treno; altro) presenti nell'Area interna, o preferibilmente in un'area molto più vasta (ad esempio l'intera Regione).

e) *Fabbisogno specifico: Favorire le opportunità di fruizione sostenibile delle Aree interne per i residenti e i visitatori incentivando servizi di mobilità "lenta e dolce" sulle reti pedonali e le greenways.*

Azioni possibili:

- Implementazione di progetti di piedibus/bicibus. Rivolto al trasporto scolastico consiste nell'accompagnare gli studenti, chiaramente quelli più piccoli (elementari e medie inferiori), a scuola a piedi (o in bici) con modalità simili allo scuolabus (linee, fermate, orari, autista, controllore e regolamento). Nella pratica gli studenti si uniscono ad una comitiva guidata da persone adulte (spesso volontari coordinati dalla polizia municipale) presso vere e proprie fermate del piedibus/bicibus per raggiungere la scuola (viceversa per il rientro a casa). Si tratta di un servizio poco costoso (gratuito per le famiglie), spesso avviato nei comuni dove esiste un Mobility Manager d'area e in grado di diminuire il traffico nei pressi degli istituti negli orari di entrata ed uscita, nonché utile a promuovere nelle nuove generazioni il concetto di mobilità sostenibile.
- Promozione di percorsi pedonali/ciclistici. Campagne di diffusione della cultura della

*Simulazione di un possibile intervento: istituzione di una linea aggiuntiva di TPL verso l'aeroporto di riferimento dell'Area interna*

L'intervento simulato riguarda l'attivazione di una nuova linea di trasporto pubblico locale di collegamento tra i vari comuni dell'Area interna e l'aeroporto internazionale di riferimento della stessa area. Nello specifico sono previste 8 corse giornaliere, 2 A/R di mattina e 2 A/R di pomeriggio/sera, con capolinea (oltre all'aeroporto) nel principale comune dell'Area e fermate negli altri centri (sempre dell'Area), tutte realizzate con minibus alimentati a metano in grado di trasportare fino a 30 passeggeri.

mobilità sostenibile (uso della bicicletta e spostamenti a piedi in particolare) fra la cittadinanza attraverso l'indicazione di soluzioni alternative all'uso dell'automobile. Questo intervento può essere particolarmente utile nei centri urbani dove, da un lato, si registra un significativo uso dei mezzi privati anche per piccoli spostamenti, nonché fenomeni importati di occupazione "selvaggia" del suolo pubblico per il parcheggio delle auto, dall'altro lato, la volontà di puntare sul turismo come strumento di crescita.

La linea sarà regolamentata attraverso un nuovo contratto di servizio assegnato con gara ad evidenza pubblica della durata pari al periodo utile per l'ammortamento del costo derivante dall'acquisto degli autobus.

**Esempio di progettazione dell'intervento di istituzione di una linea aggiuntiva di TPL verso l'aeroporto di riferimento dell'Area interna: profili essenziali**

Risultati generali	Incremento degli utenti del TPL
Risultati attesi	Crescita del numero di residenti dell'Area Interna che utilizza il TPL. Crescita del numero di turisti che raggiunge l'Area Interna con il TPL.
Azione	Attivazione di una nuova linea con 8 corse (4 andata e 4 ritorno) per il collegamento dei vari comuni dell'Area Interna con l'aeroporto internazionale di riferimento dell'Area. Il nuovo servizio è affidato attraverso una procedura di gara.
Target	Aumento del numero di utilizzatori del TPL in 3 anni del 5%. Aumento del numero di turisti nell'Area Interna in 3 anni del 10%.
Indicatore di risultato	Cod. 3.4 – Indice di utilizzazione del trasporto pubblico locale per tipologia di mezzo utilizzato (con esclusione del mezzo ferroviario). Cod. 5.3 – Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante.
Localizzazione	Area vasta
Beneficiari	Residenti dell'Area Interna e turisti

**Schema 3 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Sviluppo dei servizi di trasporto”-**

<i>Fabbisogni specifici</i>	<i>Possibili interventi</i>	<i>Scala dell'intervento</i>	<i>Competenza amministrativa</i>
Facilitare l'accessibilità ai luoghi attrattori (scuola, lavoro) della mobilità “sistemica” dei residenti	Potenziamento dei servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche (nuove linee/fermate)	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Potenziamento dei servizi di TPL (nuove linee/fermate) per i lavoratori	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Sperimentare/promuovere progetti di <i>car pooling</i>	- Area vasta - Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”
Facilitare l'accessibilità ai luoghi attrattori della mobilità “non sistemica”	Potenziamento dei servizi di TPL dedicati per le attività extrascolastiche	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Sperimentazioni di servizi di TPL flessibili o a chiamata	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Potenziamento dei servizi di TPL dedicati alla domanda turistica	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Sperimentare progetti di <i>car sharing</i>	- Area vasta - Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”
	Sperimentare/promuovere progetti di <i>car pooling</i>	- Area vasta - Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”
Sostenere il diritto di mobilità degli utenti a capacità motoria ridotta	Introduzione/potenziamento di servizi a chiamata	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Introduzione di servizi di TPL per destinazioni specifiche (ospedali, ecc.)	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”

(segue)

(continua) **Schema 3 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Sviluppo dei servizi di trasporto”**

<i>Fabbisogni specifici</i>	<i>Possibili interventi</i>	<i>Scala dell'intervento</i>	<i>Competenza amministrativa</i>
Promuovere la coesione territoriale dell'Area interna e l'accessibilità da e verso l'esterno	Potenziamento/miglioramento dei servizi di mobilità collettiva ai porti/stazioni ferroviarie/aeroporti	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Potenziamento/miglioramento dei servizi di mobilità collettiva da/verso il polo di riferimento	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
	Ridurre le problematiche legate agli spostamenti intermodali (in generale alle “rottore di carico)	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”
Favorire le opportunità di fruizione sostenibile delle Aree interne per i residenti e i visitatori incentivando servizi di modalità “lenta o dolce” sulle reti pedonali e le <i>greenways</i>	Implementazione di progetti di piedibus/bicibus	- Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”
	Promozione di percorsi pedonali/ciclistici	- Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”