



Caro lettore,

Perchè le persone continuano ad utilizzare le automobili, anche quando sono disponibili modalità alternative più economiche, veloci e convenienti? Una delle ragioni è la facilità di impiego e la flessibilità dell'auto privata. Essa appare come un garanzia di trasporto personale porta a porta, ogni volta e ovunque se ne abbia bisogno. Nessuna singola modalità di spostamento sostenibile ha un'immagine capace di soddisfare le esigenze di mobilità di un viaggiatore come l'auto privata. Solo in combinazione, le modalità sostenibili possono rappresentare un'alternativa davvero interessante all'auto privata. Questa e-update approfondirà la domanda su come servizi intermodali di Mobility Management possono rendere accessibile e senza soluzione di continuità il trasporto porta a porta competendo con l'automobile privata.

Intermodalità, multimodalità o co-modalità?



Prima di tutto, chiariamo la terminologia. Con intermodalità si intende l'utilizzo senza soluzione di continuità di diverse modalità in un unico viaggio, ad esempio come nel park & ride. L'intermodalità può servire come principio di una politica o può essere una caratteristica di un sistema di trasporto. Con multimodalità si intende l'uso di diverse modalità per diversi viaggi, ad esempio l'utilizzo della bicicletta per andare a lavoro e del taxi per andare a teatro. Co-modalità è una nozione introdotta dalla Commissione europea per ottimizzare nel sistema dei trasporti l'utilizzo di tutte le modalità. (Fonte: Progetto LINK e wikipedia).

L'intermodalità dei passeggeri è stata la tematica centrale del [Progetto europeo LINK](#) (2007-2010). Esso ha raccolto centinaia di [rapporti di ricerca](#), [casi studio](#) e [consigli redatti](#) per le politiche, la standardizzazioni e l'educazione.

Cooperazione



L'interoperabilità dei sistemi e la collaborazione tra i gestori di servizi è essenziale, nell'ambito delle informazioni di viaggio, della promozione, della bigliettazione e delle operazioni. L'interoperabilità favorisce sia gli operatori, sia le autorità, in quanto una conveniente offerta integrata può attrarre nuovi utenti, produrre cambiamenti modali e incrementare la visibilità di tutti i gestori dei servizi coinvolti. In pratica, la cooperazione è spesso difficile da organizzare ed è una tipica attività di mobility management. In Francia e in altri paesi, lo spostamento delle competenze alle aree metropolitane ha creato nuove opportunità per il coordinamento dei servizi.

Informazioni di viaggio intermodali



Per permettere ai passeggeri di fare un uso corretto dell'offerta di trasporto intermodale senza soluzione di continuità, è necessario che le informazioni di viaggio siano intermodali, nonché preferibilmente in tempo reale. Molte città e regioni stanno già lavorando in tale ambito. Ecco alcuni esempi:

- Nella città di Amsterdam, il collegamento tra la mobilità ciclistica e i traghetti è stata ottimizzata attraverso la predisposizione di [pannelli a messaggio variabile](#) (dynamic

information panels) - DRIPs (NL) che consentono di visualizzare gli orari di partenza di tre o quattro traghetti. Tali pannelli sono stati installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in modo da poter prendere un traghetto che sta per partire.

- La città francese di Strasburgo ha integrato l'informazione in tempo reale per le diverse modalità (parcheggio, car sharing, bike sharing, mobilità ciclistica, trasporto pubblico) in un sito web interattivo www.carto.strasbourg.eu (DRIPs) (FR).
- La città di **Almada, Portogallo** ha connesso con le diverse reti del trasporto con un nuovo collegamento tranviario. Tale misura è stata accompagnata dalla distribuzione di una guida informativa intermodale, sia online, sia cartacea, che contiene esempi di viaggio (turistici, di lavoro, per shopping) utilizzando modalità diverse.
- Il **Cantone Zugo in Svizzera** ha stampato un opuscolo con escursioni più adatte a famiglie con bambini, per promuovere modalità di trasporto come il treno, l'autobus, la ciclabilità, la pedonalità e la nave per raggiungere una serie di destinazioni molto frequentate (e divertenti) nel tempo libero. Durante particolari Action Days, attività come il noleggio gratuito di pattini e l'organizzazione di "caccia al tesoro" rendono le escursioni molto più attrattive.

Gli smartphone rappresentano una grande opportunità per personalizzare l'informazione di viaggio alle necessità del viaggiatore. L'applicazione "Take me home" (Portami a casa) iad Aalborg, Danimarca, utilizza la tecnologia GPS del cellulare per suggerire le opzioni del trasporto pubblico disponibili in base alla posizione corrente dell'utente.

Per quanto tali sviluppi siano promettenti, molto resta da fare per creare un planner di viaggio che integri tutte le modalità disponibili e suggerisca viaggi davvero intermodali. Un esempio di planner di viaggio che include molte delle differenti modalità ed operatori è **Comment j'y vais** in Francia (regione della Bassa Normandia). Tale strumento attivamente promuove il carpooling quando gli utenti richiedono un itinerario la cui origine o destinazione dista più di 5 km da una fermata del trasporto pubblico, o la mobilità pedonale o ciclistica se tale distanza è inferiore a 5 km. Nel **planner di viaggio (route planner) della città di Roma**, accessibile con il telefono cellulare, è possibile cercare soluzioni di viaggio con il trasporto pubblico + il bike sharing o combinando trasporto privato e pubblico.

Particolare attenzione, quando si progettano sistemi di informazione e bigliettazione, dovrebbe essere posta ai viaggiatori disabili, come avviene nella regione spagnola della **Cantabria**.

Nell'ambito del **Progetto START** sulla continuità di viaggio nella Regione Atlantica, si sta sviluppando un nuovo portale di informazione di viaggio multi-modale e multi-lingua, chiamato **INTEGRA** per permettere alle persone di viaggiare in e tra Regno Unito, Francia, Spagna e Portogallo. Le autorità del trasporto locale e regionale, gli operatori e gli enti del turismo di questi paesi sono invitati a unirsi al network.

Ulteriori approfondimenti sulle informazioni di viaggio in tempo reale sono disponibili sulla nostra **e-update dedicata all' ITS**.

Bicicletta + trasporto pubblico



La bicicletta è la modalità ideale per percorrere il primo o l'ultimo miglio di un viaggio con il trasporto pubblico. Molti servizi sono stati sviluppati per facilitare gli spostamenti in bicicletta + trasporto pubblico nell'ambito, sia delle infrastrutture, sia dei servizi aggiuntivi. A Chambéry, Francia, nel 2002, vicino alla stazione ferroviaria, è stata costruita una grande **ciclostazione** per aumentare il numero di viaggi intermodali. La ciclostazione offre servizi aggiuntivi come un deposito per la custodia delle biciclette, controlli gratuiti delle biciclette e noleggio biciclette. In tutta la regione in diversi luoghi e parcheggi di scambio sono stati installati box per biciclette riservati a coloro che arrivano in città utilizzando l'automobile e vorrebbero passare alla bicicletta ad un certo punto del percorso .

A Funchal, Portogallo, i cittadini sono poco inclini all'uso della bicicletta a causa delle caratteristiche geografiche collinari della città. Tuttavia, nell'ambito del **Programma CIVITAS**, sono state installate **rastrelliere per biciclette** sui mezzi di tre linee di autobus, permettendo ai ciclisti di portare gratuitamente la propria bicicletta sull'autobus.

Non tutti hanno l'opportunità di usare la propria bicicletta. Sempre più città e gestori di servizi di trasporto stanno provvedendo all'installazione di sistemi di bike sharing o all'introduzione di servizi di noleggio biciclette presso o vicino a stazioni ferroviarie e altre fermate del trasporto pubblico – favorendo così l'intermodalità. Al contrario, il [London Cycle Hire Scheme](#) ha scelto di non mettere le proprie postazioni vicino alle stazioni ferroviarie, in quanto, come dimostrato da indagini, la maggior domanda di biciclette condivise proviene dai pendolari che arrivano a Londra in treno e la corsa alle biciclette sarebbe troppo alta nei dintorni delle più importanti stazioni ferroviarie. Il servizio sarà integrato con la Oyster Card, il sistema di bigliettazione della rete del trasporto pubblico. Così "Transport for London" supporta la multimodalità e spera di incrementare la quota di modalità ciclistica a Londra per alleviare il sovraffollamento della metropolitana e degli autobus. Altra proposta che potrebbe contribuire a questo proposito, è la [proposta Legible London](#), che aiuta le persone a trovare facilmente la strada per la città con l'ausilio di mappe e segnaletiche poste in luoghi strategici. Essa è integrata con altre modalità di spostamento, quali fermate di autobus, stazioni metropolitane e taxi, così che, quando le persone scendono da un mezzo di trasporto possono velocemente trovare la strada da percorrere, preferibilmente a piedi. Legible London specifica i punti di riferimento del percorso e mostra il tempo necessario al raggiungimento della destinazione.

Nella regione belga della Wallonia, i passeggeri possono sottoscrivere un abbonamento al trasporto pubblico che include il noleggio di una bicicletta pieghevole ([Cyclotec \(FR\) - video](#)). L'abbonamento costa da 415 euro a 670 euro l'anno, a seconda della distanza coperta dal titolo di viaggio dell'autobus.

Nel paese della ciclabilità, i Paesi Bassi, il servizio nazionale di biciclette pubbliche, chiamato "[OV-fiets \(PT-bike\)](#)" è un grande successo. È amministrato dalle ferrovie tedesche, che gestisce circa 5.000 biciclette per quasi un milione di viaggi all'anno. Il marchio enfatizza l'integrazione tra mobilità ciclistica e trasporto pubblico. Se si possiede una carta ferroviaria, non è necessario sottoscrivere una carta aggiuntiva. Un nuovo servizio chiamato [OV-fiets@home](#) consente ai pendolari di utilizzare una bicicletta pubblica per andare a casa la sera e riportarla la mattina seguente. Inoltre, essi possono tenerla per il weekend. Questo tipo di abbonamento costa solo 15 euro al mese.

Non dimenticare il carpooling e il car sharing!



Poiché per una parte dei viaggi sarà sempre necessario l'impiego dell'automobile, il car pooling e il car sharing sono essenziali in un sistema di trasporto sostenibile intermodale e multimodale. Nel dipartimento francese di Finistère, l'utilizzo del carpooling è promosso attraverso un'attraente [sito web per formare gli equipaggi \(matching website\)](#) e attraverso la creazione di parcheggi di alta qualità riservati al carpooling, situati vicino a fermate dell'autobus ed equipaggiati con rastrelliere per le biciclette. Il servizio di formazione degli equipaggi è disponibile anche sul [planner di viaggio della rete del trasporto pubblico](#). La città di Brema, Germania, è uno dei precursori del car sharing in Europa. Dal 2003, sono state predisposte dieci stazioni intermodali di car sharing nella città, chiamate "[mobil.punkte](#)". Ognuna è posta vicino a una fermata del trasporto pubblico e ha rastrelliere per biciclette e, a volte, una fermata taxi. Informazioni di viaggio multimodali sono disponibili in ogni stazione.

Bigliettazione combinata



Un sistema, semplice e comodo, di bigliettazione combinata e tariffazione integrata di differenti gestori di servizi di trasporto pubblico è essenziale per rendere il trasporto collettivo attrattivo. In alcune città, è ancora necessario comprare differenti biglietti per ogni vettore di trasporto, mentre a Londra ad esempio c'è la ricaricabile [Oyster card](#) che calcola automaticamente la migliore tariffa ed è utilizzabile con tutte le modalità di trasporto pubblico in città. La Paesi Bassi ha introdotto un [sistema simile](#) per tutto il paese.

Un'altra sfida è includere altre modalità come il bike sharing e il car sharing in un sistema unificato di tariffazione. Un importante esempio è l'[Hannover mobil card](#). È un abbonamento alla rete del trasporto locale dell'area metropolitana di Hannover che diventa una vera e propria carta della mobilità con un extra di 6,95 euro al mese. Questa carta consente l'accesso al car sharing e garantisce uno sconto su taxi, noleggio auto, parcheggio biciclette nel centro della città e per le ferrovie tedesche. Tutte le transazioni fatte con la

carta vengono caricate alla fine del mese in un unico conto ("mobility bill"). Il Progetto MOMO sul car sharing ha prodotto una scheda sulla [cooperazione tra il car sharing e il trasporto pubblico](#).

Idealmente, si creerà un sistema multimodale di tariffazione nazionale, o anche a livello europeo. L' [Interoperable Fare Management Forum](#), gestito da UITP, tende a creare una completa interoperabilità dei sistemi di bigliettazione e di informazione in Europa. Questo è possibile ed è già stato dimostrato in qualche modo dal [Progetto IFM \(brochure conclusiva\)](#).

Il progetto è stato il diretto risultato del Focus Paper della UITP [Everybody Local Everywhere](#).

In Francia, Certu ha lanciato il [portale web billettique.fr](#) (FR) che diffonde i risultati di ricerche e buone pratiche sul tema della bigliettazione automatica e combinata. Il gestore dei servizi di trasporto TAN nella città di Nantes, Francia, ha creato un sistema di bigliettazione facile e userfriendly. E' possibile scegliere tra [biglietti da un 1h o 24h](#) che permettono di accedere a tutte le modalità di trasporto nell'area metropolitana di Nantes (tram, autobus e treni dell'operatore TER). Esistono altri biglietti che permettono di accedere all'offerta di trasporto nell'area vasta della regione (dipartimento della Valle della Loira). Nella regione francese del Rodano, i viaggiatori possono caricare i biglietti di diverse reti di trasporto sulla smart card OÙRA!, a volte con tariffe multimodali. La stessa card può essere utilizzata per accedere ai servizi connessi come il noleggio biciclette, il parcheggio biciclette e il parcheggio auto.

Nella stazione sciistica di [Maribor, Slovenia](#) viaggi in auto sono stati ridotti offrendo ai titolari di ski pass una corsa autobus gratuita per l'impianto di risalita. Al momento, il Ministero sloveno dei Trasporti sta implementando un progetto che vuole realizzare nel paese entro il 2013 un sistema unificato di bigliettazione e un unico orario per treni e autobus. Il miglioramento del trasporto pubblico sarà accompagnato da attività di sensibilizzazione e formazione.

Progetto ICMA sul trasporto porta a porta



Il Progetto ICMA (Improving Connectivity and Mobility Access) ha concentrato l'attenzione sui servizi di trasporto porta a porta, che permetteranno agli utenti di coprire il primo e l'ultimo miglio del loro viaggio senza l'auto privata. Il progetto si occuperà dei costi e dei prezzi del trasporto multimodale e della domanda di trasporto ([Economia](#)), dell'utilizzo di ICT per migliorare i servizi ([Tecnologia](#)), dell'miglioramento delle competenze dei clienti (ad esempio gruppi con mobilità ridotta) e del personale per il mobility management ([Competenze](#)), del collegamento delle aree urbane e rurali con servizi a chiamata ([Collegamenti](#)). Recentemente ICMA ha avviato un Progetto cluster project [SYNAPTIC](#), assieme ai Progetti europei [sintropher](#), [BAPTS](#) e [RoCK](#).

UITP Combined Mobility Platform



UITP, Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico, ritiene che, per stare al passo con le necessità della vita urbana moderna, il trasporto pubblico debba diventare un vero fornitore di mobilità intermodale sviluppando partnership strategiche e alleanze con taxi, bike sharing e car sharing, gestori di parcheggi, uffici informazioni e tutti i principali gestori di sistemi di trasporto. Ulteriori informazioni sulla posizione della UITP sono reperibili sul nuovo Focus Paper, [Becoming a real mobility provider](#). Ciò è in linea con la [strategia della UITP PTx2](#), il cui obiettivo è raddoppiare la quota di mercato del trasporto pubblico entro il 2025.

Per sostenere tale punto di vista, l'UITP ha fondato la [Combined Mobility Platform](#), formata dai membri dell'UITP. Lo scopo della piattaforma è quella di convincere le autorità responsabili del trasporto pubblico e gli operatori del settore in merito ai benefici dei servizi di mobilità combinati. Inoltre, la piattaforma mira a dimostrare quali servizi dovrebbero essere aggiunti nel loro portfolio di prodotti per diventare veri produttori di mobilità. Nella sua più recente pubblicazione ["A Vision for Integrated Urban Mobility: Setting up your Transport Authority"](#), l'UITP descrive come impostare un'authority sul trasporto pubblico professionale e ben organizzata, le cui competenze vadano oltre il tradizionale compito di organizzare il trasporto pubblico, e che, come tale, abbia il compito di realizzare una vera mobilità urbana integrata e sostenibile.

Eventi futuri

- Momo Car-sharing Final Conference"
15 settembre 2011 – Bruxel, Belgio
www.momo-cs.eu
- PIMMS TRANSFER & EPOMM-Plus Network Meeting
4 ottobre 2011 – Londra, Regno Unito
epomm.eu
- Transnational Forum - START project
27- 28 ottobre 2011 – Lisbona, Portogallo
www.start-project.eu

Per altri eventi, ti invitiamo a visitare il [Calendario EPOMM](#).



ivm GmbH



lebensministerium.at



ECOMM 2011



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive