

Centro di controllo Smart Mobility, CEiiA, Portogallo.

NEWSLETTER 7 | OTTOBRE 2018

Sharing economy

Il 7° workshop del progetto SMART-MR, Sharing Economy, è stato organizzato dall'Area metropolitana di Porto il 9 e 10 Ottobre 2018, presso il Centro per l'Eccellenza e l'Innovazione nell'Industria Automobilistica (CEIIA) a Matosinhos. Con il suo Workshop, il team del progetto SMART-MR ha inteso condividere varie esperienze e buone pratiche nel campo dell'economia partecipata nel settore del trasporto tra partner, esperti, municipalità, imprese e altri stakeholder rilevanti. Questi hanno lavorato al fine di ottenere un set di politiche, a livello europeo, nazionale e locale, sul ruolo delle amministrazioni pubbliche nelle questioni relative alle nuove modalità del trasporto pubblico. All'interno del workshop sono stati affrontati nuove idee e nuovi sistemi nelle modalità,

il bike o il car sharing, e attraverso la promozione di queste nuove forme, contribuire al cambiamento dei comportamenti.

Per tale ragione sul tavolo c'erano i seguenti argomenti da affrontare:

- Qual è il ruolo delle autorità dei trasporti nella gestione della pianificazione dei nuovi modelli di business?
- L'autorità locale dovrebbe giocare un ruolo attivo?
- Qual è l'impatto di questi nuovi modelli di business sul trasporto pubblico tradizionale?
- Quali saranno gli impatti sulla pianificazione territoriale?
- Quali soluzioni di economia partecipata esistono nelle legislazioni delle varie regioni metropolitane?



I partecipanti del Workshop di Porto al Terminal Porto Cruise, Ottobre 2018.



SMART-MR
Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

SMART-MR (Sustainable measures for achieving resilient transportation in metropolitan regions) è un progetto finanziato dal programma Interreg Europe iniziato ad aprile 2016 che terminerà a marzo 2021, per un budget totale di circa 2,2 milioni di euro.



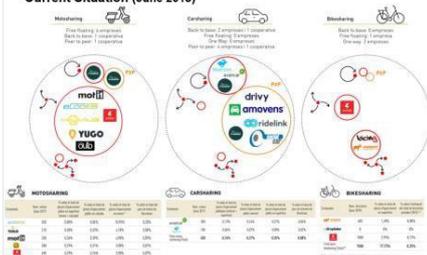
Contatti
Carmo Tovar
Mobility manager
Divisione di Mobilità e Pianificazione
Area Metropolitana di Porto
Tel: +351 22 207 01 40
E-mail: ctovar@amp.pt
Web: www.amp.p

Buone pratiche a Barcellona

Il governo municipale finanzia numerosi studi per raccogliere le più accurate informazioni sulla situazione a Barcellona:

- Studi sulla situazione attuale della città.
- Analisi e Benchmark delle normative sul car sharing nelle altre città europee come Londra, Milano, Berlino, Amsterdam.
- Analisi degli obiettivi, dei rischi e delle opportunità di sistemi di sharing nella città di Barcellona.

Current Situation (June 2018)



- Studi sulla capienza dei parcheggi per veicoli (sharing di biciclette e moto) nello spazio pubblico della città di Barcellona.

Obiettivi delle normative sulla sharing economy:

- Promuovere una mobilità più sostenibile, più efficiente e sicura nella città.
- Ridurre l'uso di veicoli privati e flotte di auto e motociclette.
- - Offrire una mobilità più flessibile e una velocità più sicura.
- Ridurre il numero di incidenti e la loro gravità.
- Promuovere e guardare oltre la transizione tra il trasporto pubblico, e tutti i sistemi di sharing di vari veicoli.
- Ridurre emissioni locali, inquinamento atmosferico, rumore e impatto visivo dello spazio occupato da veicoli privati.

Principali stakeholders coinvolti:

Consiglio municipale di Barcellona, Area Metropolitana di Barcellona e società di sharing.

Web links:

<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/qui-som/organs-de-participacio/pacte-perla-mobilitat/sessions>



Luisa Salgueiro, Presidente della Municipalità di Matosinhos.

Economia partecipata nell'Area metropolitana di Porto

I partecipanti hanno ricevuto il benvenuto dalla Presidente della municipalità di Matosinhos e membro del Consiglio metropolitano della Municipalità di Porto, Luisa Salgueiro. La signora Salgueiro è intervenuta su quanto il tema dell'economia partecipata sia di notevole importanza per l'Area metropolitana di Porto e le sue municipalità; su quante aspettative si abbiano sui risultati di questo workshop. Ha sottolineato inoltre, che per l'Area metropolitana di Porto, SMART MR è stato di grande importanza: per tutte le partecipazioni agli altri seminari, per il coinvolgimento degli stakeholder regionali, per le analisi su temi di importanza per la propria regione (la pianificazione partecipata del trasporto, la gestione del trasporto pubblico) e per tutte le pratiche condivise sulla pianificazione dell'uso del suolo e del trasporto. Infine ha sottolineato la necessità per l'area metropolitana di Porto di raccogliere tutti gli insegnamenti dei workshop in un Action Plan, e in particolare per l'implementazione del Piano di mobilità urbana per la regione

metropolitana, che lei si auspica consenta la riduzione delle emissioni CO2 e aumentare così la qualità della vita e della felicità dei cittadini.

Il Progetto SMART-MR

A seguito di questo intervento il project manager di SMART-MR, Janez Nared ha fatto il suo discorso di benvenuto.



Janez Nared, SMART-MR Project Manager.



Pedro Barradas, DG MOVE

La visione europea dell'economia partecipata nel settore del trasporto

Pedro Barradas, DG MOVE

Pedro Barradas della DG MOVE ha affrontato i temi delle sfide e delle opportunità della digitalizzazione all'interno del trasporto, della distinzione tra finanziamenti a tasso zero e finanziamenti con tassi d'interesse di iniziative, nei termini di definizione di politiche del trasporto, e ha fatto anche alcuni chiarimenti su ciò che la Commissione si aspetta dalle Aree urbane e su ciò che le aree urbane si aspettano dalla Commissione.

Barradas ha spiegato che sono presenti circa 10 opportunità di finanziamento a tasso zero per i progetti di mobilità urbana: i più importanti sono i Fondi strutturali europei d'investimento con 13.7 miliardi di euro per la mobilità urbana in questo periodo finanziario, il Programma Horizon 2020, con circa 200 milioni di euro per la mobilità e i Fondi TEN-T/CEF con approssimativamente la stessa somma (200 milioni di euro) per i nodi urbani.

Questi fondi sono elencati nel portale ELTIS - con link alle varie pagine web dedicate - come INEA nel caso del TEN-T/CEF e dell'H2020.

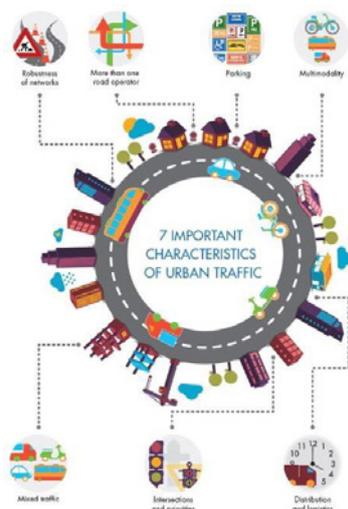
Sostanziale incremento è nei Fondi europei per la mobilità urbana sostenibile nel periodo 2014-2020: 12.4 miliardi di euro stanziati per il trasporto urbano clean (50% in più del periodo 2007-2013), più co-finanziamenti europei anche per infrastrutture pedonali e ciclabili (1.5 milioni di euro), trasporto multi-modale (2.2 milioni di euro) e ITS

(2 milioni di euro) – tutti principalmente in aree urbane.

Urban Innovative Action (UIA) call per il trasporto: 50 milioni all'anno, (prevedono la ciclabilità tra le priorità, sono state validate adesso le call del 2016).

“Smart, Green and Integrated Transport (Trasporto Intelligente, Ecologico e Integrato)”: numerosi progetti CIVITAS (e altri) con una particolare attenzione alla mobilità sostenibile, compresa la ciclabilità. Dal 2014, la call per “nodi urbani” include la ciclabilità.

Parlando di pianificazione della mobilità sostenibile, ha sottolineato il bisogno di una cooperazione più forte tra i vari livelli delle policy e un grande ruolo delle soluzioni multimodali nel **Piano di Mobilità Urbana Sostenibile**.



Buone pratiche a Budapest MOL Bubi modello di bike sharing pubblico

Il principale intento dello schema di bike sharing è di aumentare la promozione della ciclabilità urbana e del trasporto pubblico combinato. Il Bike sharing è un servizio aggiuntivo al trasporto pubblico. Lo schema di bike sharing di Budapest è rivolto agli utenti del trasporto pubblico: lavoratori, non ciclisti, studenti. Il principale target group è l'utente cittadino che non è mai stato ciclista. Quando lo schema è stato lanciato nel settembre 2014, erano presenti 76 stazioni e 1.100 ciclisti. A giugno 2018 le stazioni sono cresciute a 126, le biciclette 1.506 e circa 60.000 utenti registrati, con una stima di 4.000 utilizzatori continui per 2 milioni di viaggi.

MOL BUBI Ha inoltre utilizzato soluzioni innovative, includendo computer a bordo e lucchetti elettronici sulle biciclette che incisivamente sono intervenuti sull'eliminazione dei problemi associati alla saturazione delle stazioni-base.



Principali stakeholders coinvolti:

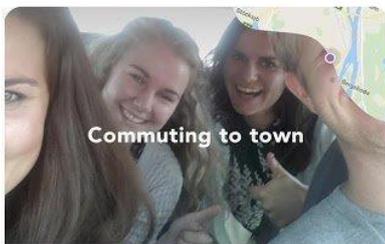
- Municipalità di Budapest
- BKK Centro per il Trasporto di Budapest
- Közbringa Ltd.
- T-Systems Hungary
- Nextbike
- MOL – Compagnia petrolifera nazionale (sponsor)
- Hungarian Cyclist Club

Web links:

- <https://molbubi.hu/>
- http://www.eltis.org/sites/default/files/b1_dalos_evolution_of_bubi_bike-sharing.pdf

Buone pratiche a Göteborg

Skjutsruppen - viaggiatori combinati digitalmente con percorsi in comune



Lasse Sunday 19:31

I'm going in tomorrow! Anyone want to join? I will bring candy



Levisa Sunday 19:45

The sun is shining an I'm planning

We also create groups for specific distances, areas or subjects.

Skjutsgruppen fornisce un app digitale per associare viaggiatori con lo stesso percorso. I partecipanti che posseggono un'auto ricevono un aiuto per condividere il costo del carburante. Skjutsgruppen è un'organizzazione non governativa che è cresciuta in 10 anni, senza un budget per la pubblicità. Questa è già di per sé una prova della sua forza in termini di modello di business. La piattaforma, semplicemente, collega la gente interessata a fare transazioni: il business o meglio il "movimento", come la società preferisce chiamarsi, è ancora un fenomeno marginale ed il futuro dirà se avrà avuto un impatto nel flusso del traffico. Attraverso un supporto finanziario dalla regione di Västra Götalands la versione dell'app di Skjutsgruppen recentemente lanciata, consentirà auspicabilmente la crescita dell'utilizzo del servizio.

Principali stakeholders coinvolti:

Skjutsgruppen
Västra Götalandsregionen

Web link:

<https://web.skjutsgruppen.nu>

Esperienze di modelli di business dall'Inventory

Carmo Tovar, SMART-MR Project Manager, Area Metropolitana di Porto



Uno degli obiettivi del progetto SMART-MR è di trovare forme sostenibili di mobilità, ed in particolare quelle che sostengono un cambiamento nei comportamenti.

I partner di SMART-MR hanno realizzato un Inventory che aspira ad aprire una discussione sul tema dei Modelli di business nella mobilità, di cruciale importanza per stabilire più servizi e piani di mobilità sostenibile, in particolare, i modelli di business nell'economia partecipata – altrimenti conosciuta come "economia collaborativa".

Secondo la Commissione europea, la definizione di "economia collaborativa" o economia partecipata - "si riferisce a quei modelli di business nei quali le attività sono rese più agevoli da piattaforme di collaborazione che creano un mercato aperto per l'uso temporaneo di beni o servizi spesso forniti da soggetti privati. L'economia collaborativa, - continua la Commissione nella definizione, - include tre categorie di attori:

1. fornitori di servizi che condividono attività, risorse, tempo e/o abilità (soggetti privati che offrono servizi su base occasionali – 'colleghi' – oppure fornitori di servizi professionali);
2. utilizzatori di questi servizi, e
3. 'piattaforme di collaborazione'.

Trasporto condiviso

Tutte le otto regioni metropolitane mostrano misure interessanti nei loro piani di mobilità o in altri documenti strategici per l'integrazione della mobilità condivisa, come le applicazioni di pianificazione multimodale, oppure le aree per facilitare lo scambio delle modalità di trasporto, o ancora, sviluppo di nuovi alloggi.

Piattaforme collaborative

Tutte le otto regioni hanno numerose piattaforme collaborative nelle loro città

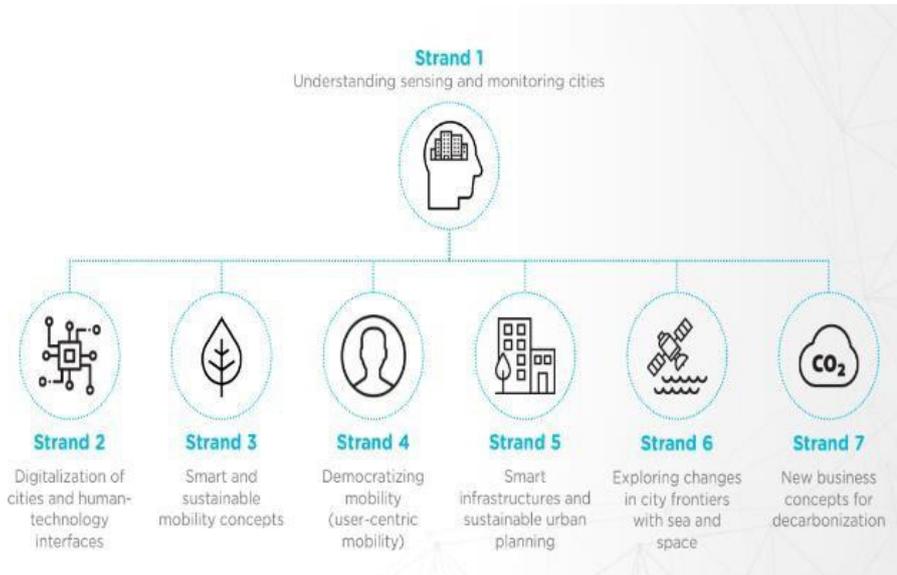
Crowdsourcing

Budapest ha un contratto con Google per inviare dati sul traffico usando Waze.

A Göteborg, Google fornisce alcuni dati pubblici – traffico, incidenti, lavori stradali pianificati, orari per gli spostamenti, livelli di CO2 di diverse modalità di traffico, tutto condiviso attraverso la piattaforma.

La tecnologia per un vivere sostenibile e intelligente

Frederico Custódio, CEIIA



Il Centro per l'Eccellenza e l'Innovazione nell'Industria Automobilistica (CEIIA) è stato creato nel 1998 con l'intento di sostenere la competitività dell'industria automobilistica portoghese. Sin da allora il CEIIA ha visto aumentare le sue attività, adesso è concentrato sull'aeronautica, la mobilità urbana, il settore automobilistico, gli oceani e lo spazio, sempre da stimolo per l'industria.

La visione del CEIIA per le città del futuro

Nelle città del futuro, un mercato, più agile e più collaborativo cresce considerevolmente in velocità e scala, e nelle quali si applicano soluzioni intelligenti. Le società useranno nuove modalità che consentiranno di giocare un ruolo attivo nella trasformazione delle loro comunità - portando a città più vibranti, vivibili, attive economicamente, e con risorse efficienti.



Buone pratiche a Göteborg (2) Smarta kartan (Mappe smart)

La Smart Kartan, intende rendere facile, per la gente ed i visitatori di Göteborg, vivere sostenibilmente, incoraggiando il senso di comunità, facilitando nuove modalità di collegamento, e promuovendo l'accessibilità. La Mappa smart mette in evidenza le attività correnti e future e tutti i network sparsi per la città. Mostra le "bike kitchens" dove si può imparare a riparare ad aggiustare la propria bicicletta, così come gruppi di scambio di abbigliamento, di svuota tutto e di piattaforme digitali.



La pratica mostra tutte le iniziative a Göteborg, e include le librerie ludiche. I bambini in Svezia hanno circa 500 giocattoli nella propria stanza ma ugualmente si annoiano e vogliono scambiarli, le toy library facilitano questo scambio. L'app è inoltre opensource ed è resa disponibile per il trasferimento in altre regioni o città.

Principali stakeholder coinvolti

La Mappa smart è stata creata come parte di una partnership pubblico-privata tra l'associazione Collaborative Economy Göteborg, e l'Amministrazione dei Servizi per i cittadini ed i consumatori

Web link:

<http://smartakartan.se/about/>

Buone pratiche a Helsinki

City bikes

Investimento pubblico combinato, abbonamento, costi di servizio e modello di sostegno pubblicitario

Il sistema di bike sharing è integrato al sistema di trasporto regionale che offre servizi per i cittadini durante l'estate (Aprile-Ottobre) ad Helsinki ed Espoo. È un G2C business (un affare del Governo per i cittadini), che offre 2.550 bici in 150 stazioni a Helsinki e 105 stazioni a Espoo. Il servizio si sta espandendo; è stato finanziato dalla società di proprietà internazionale City Bike Finland e le città di Helsinki ed Espoo. Parte dei costi annuali sono coperti dagli utenti, dalla pubblicità e dai piccoli annunci.

Il sistema di city bike come parte del sistema di trasporto regionale è un buon modo per aumentare la quota di mobilità sostenibile in ripartizione modale. Sono state realizzate ampie collaborazioni, i costi sono stati allocati tra vari operatori e ci sono introiti sia grazie agli utenti sia agli annunci. Analisi recenti sugli utenti mostrano il tasso che l'efficienza del costo è di 3.7 più i benefici per la salute.

Principali autorità e stakeholder coinvolti:

Il trasporto della Città di Helsinki (HKL) è responsabile per il sistema di city bike a Helsinki e la Espoo Technical and Environment Services ad Espoo. Il sistema è amministrato da CityBike Finland, che è il consorzio responsabile della produzione del sistema. HSL è responsabile per il marketing, l'HSL.fi city bikes servizio online per le city bike come parte della app HSL e della ReittioPas. La Ad Space è messa in vendita dalla Clear Channel ed il principale partner del servizio di city bike è la HOK Elanto.

City Bike Finland è stata l'autorità responsabile per il dettagliato progetto della stazione delle bici, per i lavori di costruzione del sito e delle installazioni. Il network del servizio pubblico di biciclette è stato pianificato assieme al Dipartimento di pianificazione dell'Amministrazione cittadina. Inoltre, la CBF svolge il servizio e fornisce le stazioni, le biciclette, i terminali di pagamento ed è responsabile per la manutenzione del sistema, l'amministrazione ed il servizio clienti.

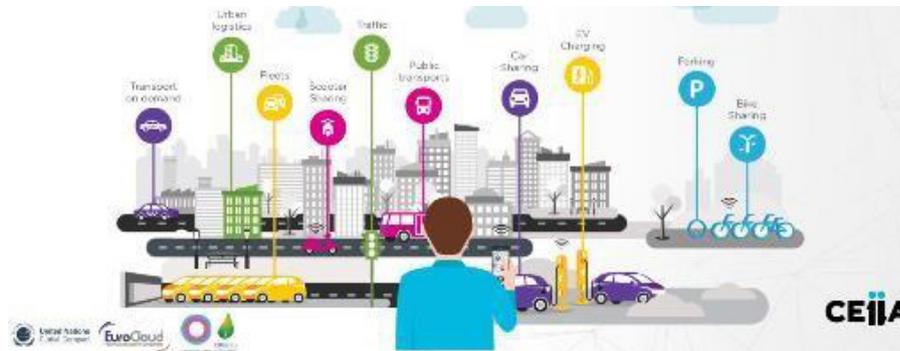
Web link:

<https://kaupunkipyorat.hsl.fi/en>

Mobi.Cascais

Un caso intelligente per le città di domani

Vladimir Feliz, CEiiA

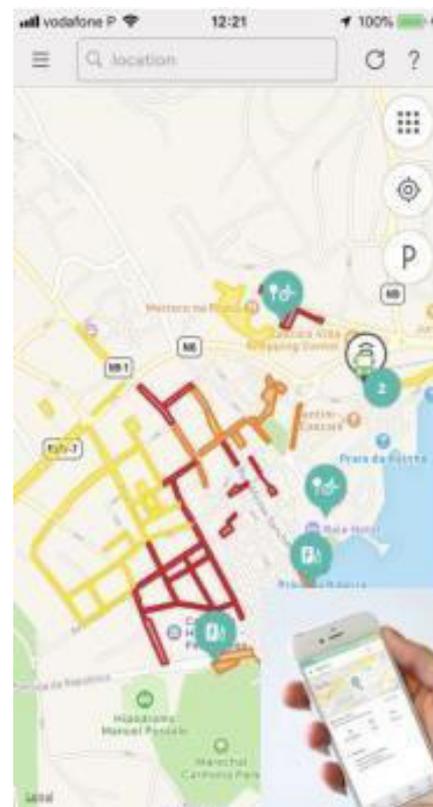


Cascais è una municipalità vicino Lisbona con 210.000 abitanti. Vladimir Feliz, del CEiiA, ha mostrato ai partecipanti del workshop, in tempo reale usando il suo smart phone, le funzioni dell'app Mobi.Cascais. Mobi.Cascais è una partnership tra la Municipalità di Cascais, il CEiiA ed altri stakeholder locali per sviluppare una strategia integrata e graduabile per creare un ecosistema di mobilità sostenibile, basato sulla tecnologia mobile sviluppata dal CEiiA.

Mobi.me® è un sistema di gestione della mobilità urbana, che mette in collegamento tutti i tipi di dispositivi di mobilità in tempo reale, un integratore, e agnostico per natura, mobi.me® consente la gestione e l'operatività di numerosi servizi di mobilità in condivisione e on demand (veicoli, biciclette, scooter) in maniera integrata con altri servizi di trasporto pubblico, rendendo i diversi ambiti della mobilità senza soluzione di continuità per i cittadini e nel contempo consentire la quantificazione delle emissioni di CO2 prodotta dalla mobilità.

Mobi.Cascais, inoltre include il sistema di parcheggio, la condivisione delle biciclette, sviluppato dal team degli ingegneri di CEiiA e reso disponibile per l'industria dai partner portoghesi. Questo sistema consiste in stalli univer-

sali per biciclette, con punti di ricarica, che consentono il parcheggio delle bici private, e una possibilità per operatori multipli di servizi di sharing. Questa app è un sistema di gestione per città, che connette tutti i tipi di dispositivi per la mobilità in tempo reale, inclusi il nuovo sistema di bike-sharing di cui CEiiA è stato, tra l'altro, responsabile dello sviluppo.



Visite studio



Visita al CEiiA

Centro per l'Impresa e l'Innovazione dell'Industria Automobilistica

Il CEiiA è un'organizzazione no-profit portoghese impegnata nell'innovazione e nella ricerca. La sua missione è di aumentare la connettività e l'impatto ambientale della mobilità e del trasporto attraverso la cooperazione internazionale, tra università e industria, traducendola in soluzioni per prodotti orientati alle necessità del mercato. Le attività di CEiiA, sono concentrate nell'industria automobilistica ed aerospaziale, specializzandosi nello sviluppo di prodotti, analisi strutturali, nell'aerodinamica, nel realizzare prototipi e sistemi intelligenti. I partecipanti della visita, divisi in due gruppi, hanno avuto l'opportunità di vedere come i prodotti vengono sviluppati e realizzati, la possibilità di stabilire nuovi contatti con i vari sviluppatori.

I partecipanti hanno conosciuto il CEiiA, vedere i suoi progetti di soluzioni innovative tecnologicamente, in ambiti come l'aeronautica, la mobilità, l'industria automobilistica e navale, offshore in particolare.

Visita al Porto de Leixões

I partecipanti hanno effettuato una visita



guidata al Terminal delle crociere di Porto. Il Porto Cruise Terminal è il più grande progetto per l'ingresso del Porto di Leixões, importante accesso alla città e alla regione. È situato in prossimità del molo sud del Porto di Leixões, a solo 3 km dalla città di Porto. Dall'Aprile 2011, il nuovo pontile lungo 340 metri, ha ricevuto le più grandi e lussuose imbarcazioni da crociera del mondo, incoraggiando il turismo crocieristico nel nord del Paese.

Questo nuovo attracco è in grado di ricevere navi da crociera di grandi dimensioni, fino a 300 metri di lunghezza. Sin dall'apertura il numero delle navi da crociera e dei passeggeri è aumentato significativamente. L'edificio principale ospita il Parco della Scienza e della Tecnologia del Mare dell'Università di Porto, che comprende il Centro di Ricerca Marittima, nell'edificio del nuovo terminal delle crociere (al piano interrato, al secondo ed al terzo). Questo Parco della Scienza e della Tecnologia, centrato sulla ricerca marina, è gestito dall'Università di Porto ed è integrato all'interno di una Strategia per l'Efficienza Collettiva, con l'Associazione Ocean XXI per la Ricerca e l'Economia Marittima e Cluster delle Industrie Creative.

Buone pratiche a Lubiana Sopotniki (Cotravellers)

Sopotniki è un'organizzazione per la solidarietà intergenerazionale che è stata fondata per fornire aiuto agli anziani ad essere coinvolti in una vita sociale attiva. Il servizio di trasporto gratuito consente agli anziani di partecipare agli eventi culturali, incontrare amici, andare dal medico, andare a fare spese etc. In questa maniera possono svolgere le commissioni in autonomia, senza le automobili, così come fare nuove conoscenze e mantenere rapporti sociali con un ambiente più vasto altrimenti fuori portata. Gli aderenti a Sopotniki sono autisti volontari diversi per età e occupazioni, che hanno adattato i loro impegni di lavoro e di studio, per provvedere, a turno, al servizio sei giorni a settimana, dalla mattina fino a quando l'ultimo passeggero arriva a casa in sicurezza. Questo servizio copre piccoli villaggi e cittadine nella regione urbana di Lubiana (municipalità di Hrpolje - Kozina, Divača, Sežana, Sevnica, Brežice, Postojna, Krško e Kočevje). Il servizio è considerato un approccio innovativo verso una mobilità di anziani delle zone rurali, che presto toccherà molte altre parti della Slovenia. Attualmente è stato finanziato da tre fonti: donazioni dei sostenitori e utenti soddisfatti, donazioni di società e sostegno delle municipalità.



Principali stakeholder coinvolti:

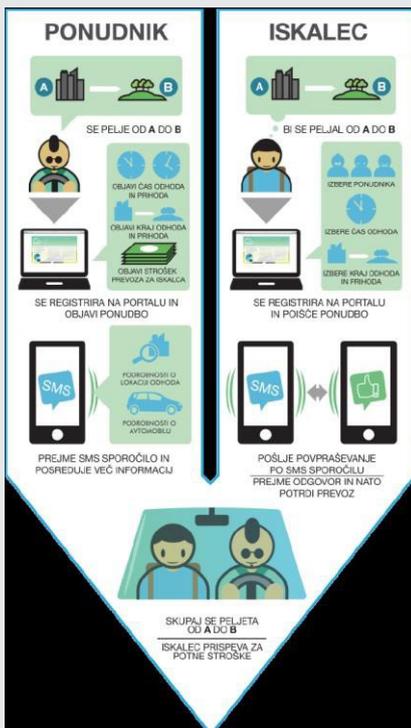
Municipalità, Popolazione

Web link:

<http://www.sopotniki.org/o-nas.html>

Buone pratiche a Lubiana (2) prevoz.org – Viaggiare insieme

Inizialmente progettata come piattaforma per gli studenti che dovevano spostarsi dalle città universitarie alle proprie città di provenienza, in seguito è stata ampiamente usata come alternativa al trasporto pubblico per sloveni. Nel tempo la piattaforma è passata dal trasporto interno sloveno a quello attraverso l'Europa.



Questa pratica consente a chi va nella stessa direzione nello stesso tempo, viaggi in compagnia, risparmiando soldi per la benzina, condividendo questa spesa. È una semplice piattaforma dove chi ha spazio in macchina, prima di recarsi in uno specifico luogo, posti un annuncio. La piattaforma inoltre consente a chi ha bisogno di un passaggio, di mettere un annuncio a sua volta.

Principali stakeholder coinvolti:

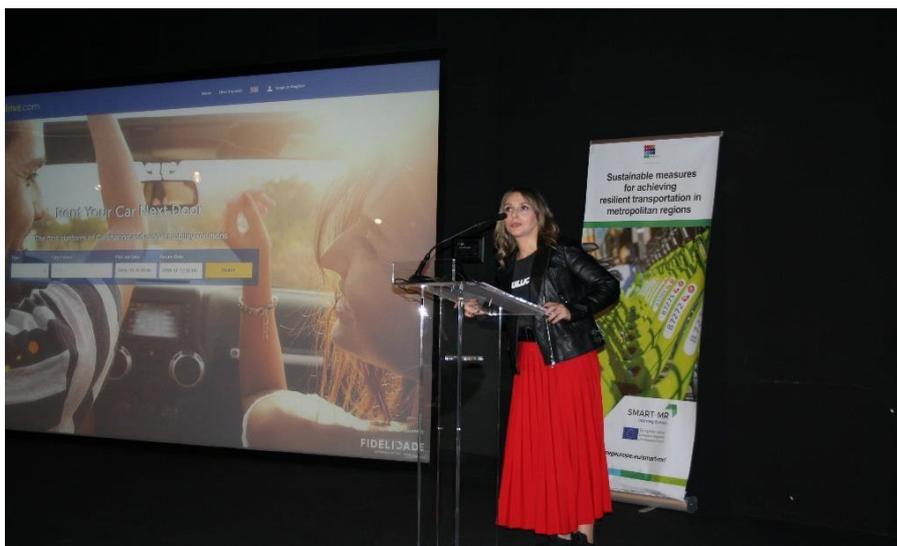
Guidatori (proprietari di auto), passeggeri (chi ha bisogno di un passaggio)

Web link:

<https://prevoz.org>

New business nella mobilità

Carsharing: Bookingdrive



Riduzione del possesso di auto individuali, riduzione della distanza effettuata su veicoli e miglioramento dello sviluppo dell'uso del suolo.

“Il Carsharing è una possibilità di guadagno extra per i possessori di autoveicoli a fine mese, affittando il proprio mezzo. È una possibilità per rendere le auto private più redditizie quando i proprietari non le usano”

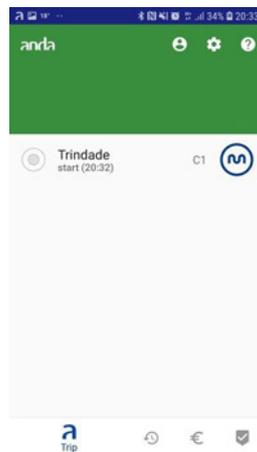
Il Project Manager, Augusta e Araújo, ha fatto una presentazione di BookingDrive, un marketplace per il carsharing ed i servizi di autonoleggio.

Se alcuni risparmiano con il carsharing vi è una forte dipendenza dall'uso dell'auto. Per alcuni il carsharing è la possibilità più conveniente, per altri c'è l'autonoleggio. Il Carsharing è una maniera per proprietari di auto per guadagni extra a fine mese. È una possibilità per rendere più redditizie le auto private quando non si usano. Perciò secondo il project manager di BookingDrive, il carsharing è progettato per gli utenti con l'intento di promuovere il transito della comunità con intenti ambientalisti. Esso fornisce accesso a veicoli di tutti di tutte le circoscrizioni e consente la diminuzione della dipendenza da carburanti fossili mentre si riducono le emissioni di gas serra.



Il sistema ANDA nella regione di Porto:

Un sistema di bigliettazione con lo smartphone



Il sistema ANDA è stato presentato da João Marrana del TIP. Il TIP è un consorzio di aziende di trasporto pubblico con le seguenti attività principali:

- Proprietà e Gestione del sistema di bigliettazione Andante;
- Gestione del Network della Vendita;
- Ripartizione dei proventi delle tariffe agli operatori;
- Marketing e Comunicazione;
- Standard tecnici di sviluppo dei nuovi progetti.

Il sistema intermodale di bigliettazione Andante (basato su card):

- Tariffazione comune (Ferrovie, Metropolitane e Autobus);
- Tecnologia per bigliettazione Contactless (Prima area metropolitana);
- Network delle vendite comuni (≈1100 punti vendita, più gli ATM);
- Tutti i clienti convalidano i biglietti all'inizio di ogni viaggio;
- Ripartizione dei ricavi mensili (secondo la dinamica, secondo il numero delle zone attraversate dai passeggeri utilizzando ogni operatore);
- Alcune complessità per i clienti irregolari.

APP Anda

Semplicità: Il cliente non ha bisogno di conoscere nulla di tariffe o zone, è necessario solamente convalidare il biglietto all'inizio di ogni viaggio. Basato su un account: I clienti devono solo sottoscrivere un account presso il

sito del Trasporto Pubblico.

Servizio di pagamento posticipato: Il cliente riceve la bolletta alla fine del mese.

Ottimizzazione dei costi: una continua ottimizzazione delle tariffe applicate, il sistema calcola il costo minimo della tariffa per il viaggio effettuato (su base mensile).

Primi risultati (Settembre 2018)



- Disponibile dal 29 Giugno 2018;
- 18.000 download (registrazioni iniziali);
- 5.800 clienti pienamente registrati;
- 2.100 spostamenti al giorno. In crescita!
- Previsione di raggiungere 50.000/giorno, nell'anno successivo.

Alcune Difficoltà

- Non disponibile per iOS (Il sistema operativo di Apple);
- L'infinito numero di smartphone, che variano per modelli e sistemi operativi;
- Possibilità di errori di sistema con le Card, per i pagamenti o per le commissioni;
- Difficoltà per gli utenti che convalidano per la prima volta con lo smartphone al posto della card.

Buone pratiche a Oslo/Akershus Oslo City Bike

La maniera più efficiente per andare in giro ad Oslo è a cavallo di una bici. Le city bike sono principalmente usate per brevi percorsi come supplemento al trasporto pubblico. Ad Oslo, c'è stato un modello di bike sharing per 16 anni. Nel 2016, un nuovo sistema è stato introdotto e negli anni seguenti è stato ampliato. Adesso, il modello di biciclette urbane ha 3.000 biciclette e 6.000 stalli, divisi in circa 300 rastrelliere all'interno della tangenziale 3 di Oslo. Nel 2016, sono stati effettuati 2.150.646 spostamenti con Oslo City Bikes. Nel 2017, invece gli spostamenti sono stati 2.653.477. Ad Aprile e Giugno 2018, gli spostamenti sono stati approssimativamente 1.200.000. Le City bike ad Oslo sono più popolari che mai. La municipalità ha iniziato il processo degli appalti (sia tecnici che operativi) per il sistema. L'ambizione era uno "schema a prova di futuro" che avrebbe utilizzato nuove tecnologie, che servisse come supplemento al sistema di servizi di mobilità esistenti in città e che contribuisse a risolvere le aumentate necessità del trasporto per via dell'aumento della popolazione. L'ambizione è stata quella di realizzare il modello di bike sharing migliore al mondo.



Principali stakeholder coinvolti:

Il contratto tra la Municipalità di Oslo e il Clear Channel Norway è stato previsto dal 1° Maggio 2015 al 30 Aprile 2028. La municipalità rende disponibili spazi pubblicitari e ottiene spazi per le biciclette. Il modello è di proprietà, gestito e sviluppato dalla Urban Infrastructure Partner, un subcontraente del contraente principale, la Clear Channel Norway AS. La Share Bike AS è la fornitrice dell'attrezzatura e la subcontraente della Urban Infrastructure Partner. Questa è responsabile per tutta la parte finanziaria, della parte operativa e dello sviluppo del servizio. Il modello è finanziato dagli abbonamenti.

Web link:

www.oslobysykkkel.no/en

Buone pratiche a Porto

PAVNEXT - Società produttrice di pavimentazioni tecnologiche

Gli incidenti stradali sono indicati dall'OMS come l'ottava principale causa di decessi nel mondo, che causano più di 1.2 milioni di decessi e 50 milioni all'anno di danni gravi. La società Pavnex ha sviluppato una soluzione per risolvere questo problema più efficacemente, basandosi su un dispositivo installato sulla superficie delle strade che è in grado di ridurre la velocità dei veicoli autonomamente, attraverso l'accumulo di energia cinetica dal veicolo, senza l'intervento degli automobilisti e senza indurre fastidi agli occupanti delle auto. Successivamente l'energia prodotta viene convertita in elettricità, e viene utilizzata per l'illuminazione delle strade e degli attraversamenti massimizzando la sicurezza stradale.

L'energia prodotta può essere usata per fornire energia per la mobilità elettrica e poiché usa principalmente energia di recupero (dalla riduzione della velocità dei veicoli) è considerata una soluzione sostenibile ed ecologica che promuove un concetto di mobilità elettrica.

Così alla fine, la stessa soluzione riesce a monitorare il traffico, producendo energia, consentendo di ottimizzare il consumo di energia in tempo reale, fornire dati sul traffico e sulla produzione energetica.

Il primo esperimento ambientale di questa tecnologia è stato sviluppato e installato nella città di Matosinhos, applicando questa soluzione in prossimità di un pericolosissimo attraversamento pedonale (con il più elevato numero di incidenti fatali registrati negli ultimi anni) della città.

Con questa soluzione è stato possibile ridurre considerevolmente gli incidenti stradali dei pedoni (prima misura), produrre energia elettrica che viene usata per rifornire la mobilità elettrica ed illuminare gli attraversamenti pedonali (seconda misura), fornire un report sul traffico e sulla fornitura elettrica (terza misura) tutto ciò utilizzando un'unica soluzione integrata.

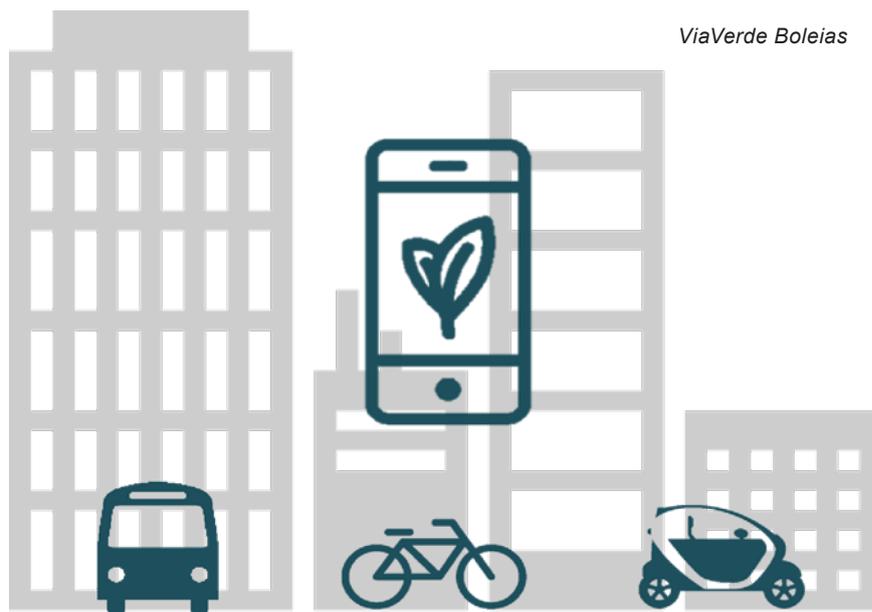
Web links:

www.pavnex.com
<https://www.youtube.com/watch?v=8susjq-PM-qY>

Nuovi business nella mobilità

Autocondivisa - Via Verde Boleias

ViaVerde Boleias



Via Verde Boleias è stata presentata da Martin Bustorff del Brisa. Il Brisa è responsabile per questo modello di attività commerciale ed è il più grande operatore privato di infrastrutture dei trasporti in Portogallo.

Via Verde Boleias è una piattaforma on line per condividere i costi degli spostamenti. Attraverso un sito web o un'applicazione per smartphone, i guidatori indicano i posti nelle loro auto, con il percorso ed il costo per destinazione. I passeggeri che ricercano il viaggio, inseriscono la data, il punto di partenza e arrivo. Dalla lista dei risultati della ricerca, viene scelta la possibilità più conveniente secondo, il tempo, il prezzo, e le preferenze indicate nel profilo. La app Via Verde Boleias può essere usata per fare viaggi sporadici o per uso quotidiano, per lunghi o brevi spostamenti. "Il Trasporto in generale sarà costituito da mobilità porta a porta, con modalità di trasporto e nuovi modelli di business."

Questo servizio segue il concetto di gruppo disponibile, che consente di creare comunità, con interessi di viaggio simili, per le medesime destinazioni. Si possono creare Gruppi Pubblici e Gruppi Privati. I Gruppi Pubblici intendono organizzare la condivisione di viaggi per grandi eventi che dipendono dal tipo di viaggio e dal tipo di utente coinvolto. Questa condivisione consente di ridurre i costi ed il tempo degli spostamenti quotidiani, abbassando i livelli di CO2, riducendo la necessità di parcheggi ed il ricorso a spese, mentre

migliora lo spirito e la cultura della condivisione all'interno dell'organizzazione. Le soluzioni di condivisione dei viaggi come Via Verde Vans hanno dei significativi benefici ambientali, consentendo di ridurre (fino al 75%) le emissioni di carbonio, prodotte con lo spostamento. Dal punto di vista sociale, questa soluzione inoltre porta benefici. Oltre a migliorare l'accesso ad alternative di trasporto economiche, è provato che incoraggi i guidatori a comportarsi più responsabilmente, migliorando così la sicurezza stradale.

"La nostra mobilità sarà controllata attraverso le app che gestiranno tutti i veicoli necessari per i trasporti, inclusi traghetti, autobus, automobili e biciclette, creando un sistema più fluido e coordinato"

La rivoluzione della Mobilità, di Lukas Neckermann



Indicazioni per le politiche

Sessioni del Workshop, 9 Ottobre



Le risposte per le seguenti domande sono state trattate in gruppi di circa 12 persone durante le sessioni delle tavole rotonde.

Workshop sessione 1 – Normative

- Quale pensiamo debba essere il ruolo dell'amministrazione pubblica e del mercato in questo settore? Libero mercato/Omologazione – abilitazione (con quali requisiti?)/Concessioni /Società pubbliche? Perché?

- L'amministrazione dovrebbe avere un ruolo attivo, come corrispondere a questa visione verso un mercato sempre più liberalizzato?
- Quali conseguenze possono essere previste nel medio-lungo periodo se non si reagisce? La comparsa di veicoli autonomi è stata presa in considerazione? I potenziali impatti negativi sui sistemi di trasporto pubblico sono stati oggetto di valutazione?
- Quali possono essere le soluzioni per la sharing economy nelle legislazioni in altre regioni metropolitane?
- Quali sono le normative che altre municipalità/autorità dei trasporti applicano riguardo le modalità di trasporto condiviso? Ci sono piattaforme comuni?
- Sono presenti legislazioni specifiche per regolare le attività di UBER?

Workshop sessione 2 – Pianificazione

- Quali sono le vostre opinioni sull'impatto della sharing economy, la mobilità condivisa, le piattaforme collaborative, etc. nella situazione attuale?
- Cosa succede all'economia, a livello locale e a livello regionale? Qual è l'impatto sull'occupazione, sull'uso del suolo, sui beni, sul trasporto dei cittadini?
- In quale direzione devono cambiare gli strumenti di pianificazione all'interno di questa nuova economia?
- I Benefici/effetti della promozione dei servizi di condivisione a livello economico sono stati (Riduzioni di aree di parcheggio/Riduzione del numero di veicolo per persona / Razionalizzazione degli spostamenti in funzione del pagamento per l'utilizzo del servizio, etc.)?
- Se questi fattori sono considerati positivi per la società, come noi potremmo incoraggiare/promuovere il loro uso (canali, metodi, target di riferimento)?
- In quale considerazione la sharing economy ha tenuto l'utilizzo del suolo?
- Come può una regione metropolitana incoraggiare la sharing economy?

Buone pratiche a Roma Enjoy carsharing



Questa misura è basata sul flusso libero e sul parcheggio libero; è molto semplice, flessibile, efficiente e di eccellente valore economico. Altri elementi positivi sono l'accessibilità, la praticità e le caratteristiche eco-friendly del servizio.

I veicoli sono autorizzati a circolare nelle ZTL del centro e possono essere parcheggiati gratuitamente in parcheggi a pagamento, pubblici e residenziali.

Il servizio clienti è automatico e con un'interfaccia intuitiva. Questa consiste principalmente in un sito web ed un'applicazione per smart phone che fornisce tutti gli strumenti necessari agli utenti, un concetto di servizio autonomo ed un call center operativo h24.

Principali stakeholder coinvolti:

Municipalità di Roma, ENI, Trenitalia, FCA, CartaSi, Compagnie di assicurazioni.

Web link:

<https://www.enjoy.com/en-us/>

Indicazioni per le politiche

Le principali conclusioni consentono ai partecipanti di concordare sulle seguenti indicazioni:

Livello Territoriale	Indicazioni per le politiche
<p>A Livello di Unione europea e Programma Interreg Europa</p>	<p>Una cornice europea comune per la sharing economy A livello europeo dovrebbe essere stabilita una cornice comune per regolare la sharing economy secondo una logica dall'alto verso il basso, includendo una definizione di sharing economy, ruoli per l'accesso al mercato e le attività. La cornice comune è importante ad attivare normative nazionali simili in Europa. Ma dovremmo evitare che le normative non limitino le soluzioni per ogni stato. Una definizione a livello europeo di servizi di sharing economy è necessaria, considerando che ce ne sono almeno di tre tipi: 1. Servizi gestiti da società di profitto; 2. Servizi nei quali è previsto uno scambio di denaro ma con accordi tra soggetti; 3. Servizi volontari no-profit;</p> <p>Pratiche condivise e apprendimento tra partner Valutazione di buone e cattive pratiche. L'Unione europea ed il Programma Interreg Europe dovrebbero fornire esempi di buone e cattive pratiche che consentano a tutte le città di imparare le une dalle altre. La valutazione di diversi sistemi è anche importante per consentire una migliore trasferibilità delle soluzioni.</p>
<p>Livello Nazionale</p>	<p>Realizzare normative con requisiti per la sharing economy consentendo un mercato aperto per le aziende Le legislazioni nazionali dovrebbero seguire la cornice comune stabilita a livello europeo, consentendo l'emergere di nuovi modelli di business, ma realizzando condizioni per una maggiore mobilità smart e sostenibile. I poteri pubblici non possono perdere il controllo della situazione, per questo dovrebbero fissare regole che assicurino la mobilità sostenibile ed il benessere dei cittadini e contemporaneamente incoraggiare nuovi modelli e soluzioni.</p> <p>Sistema di tassazione dei diversi servizi di sharing economy Mentre non esiste un unico sistema di tassazione in Europa, quando i generali prerequisiti sono sbagliati, ogni stato dovrebbe essere in grado di adottare sistemi di tassazione per i vari servizi di sharing economy.</p>
<p>Livello Regionale e Locale</p>	<p>Progettazione e limitazioni Le legislazioni locali dovrebbero fornire una regolamentazione per la gestione dei servizi di sharing economy, principalmente per assicurare competizione tra operatori (bandi periodici per licenze), assicurare la valutazione dei risultati raggiunti confrontati con quelli previsti, obblighi per alcune specifiche tecniche, correlate alla sostenibilità (flotte di veicoli esclusivamente elettrici o ibridi) aree definite di rilascio e parcheggio.</p>



Metropolitan region

Partner

Ljubljana	<p>Scientific Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts</p> <p>Regional Development Agency of Ljubljana Urban Region</p>	
Oslo/Akershus	<p>City of Oslo, The Agency of Urban Environment</p> <p>Akershus County Council</p>	
Göteborg	<p>Göteborg Region Association of Local Authorities</p>	
Helsinki	<p>Helsinki Region Environmental Services Authority</p>	
Budapest	<p>BKK Centre for Budapest Transport</p>	
Rome	<p>Metropolitan City of Capital Rome</p>	
Porto	<p>Porto Metropolitan Area</p>	
Barcelona	<p>Barcelona Metropolitan Area</p>	

Interreg Europe project SMART-MR (Sustainable measures for achieving resilient transportation in metropolitan regions) supports local and regional authorities in eight European metropolitan regions to improve mobility policies. It also aims to provide sustainable measures for achieving resilient low-carbon transportation and mobility in metropolitan regions of Barcelona, Budapest, Göteborg, Helsinki, Ljubljana, Oslo/Akershus, Porto and Rome. Project will be running from April 2016 until March 2021 and coordinated by Anton Melik Geographical Institute of the Scientific Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts and funded by European Regional Development Fund.

Published by: Área Metropolitana do Porto / Design: Área Metropolitana do Porto / Text: Carmo Tovar and Project Partners / March 2019, Porto / Photos: AMP and project partners.