

Le nostre precedenti due edizioni hanno introdotto l'idea generale del progetto INTERMODAL.

Lo status del trasporto intermodale, i pacchetti di lavoro (le attività, le fasi del progetto) inclusi in questo progetto e i partner coinvolti, sono stati affrontati nella prima newsletter.

La seconda newsletter comprendeva tutti gli attori del primo meeting, offriva una lista di persone di rilievo e le loro responsabilità.

Ora, il terzo argomento di questa newsletter INTERMODAL, si apre con uno sguardo approfondito al WP3, al ruolo di ogni attore durante questo lavoro e ai rispettivi obiettivi.

La conferenza via Skype su "Indicatori e metodologie comuni" è stata sintetizzata così che noi tutti potessimo essere aggiornati sui progressi. E infine, ma non meno importante, daremo un rapido sguardo ai tentativi di Rotterdam sul trasporto intermodale che potrebbe servire come una pratica da cui prendere esempio.

WP 3 - RICERCA E RACCOLTA DI INFORMAZIONI

Le abituali attività attuate durante il WP3 (ricerca e raccolta di dati) permetteranno di definire insieme metodi per il Dialogo transfrontaliero e metodi per una ricerca mirata ad identificare:

- gli indicatori per rendere efficiente il sistema di trasporto
- i bisogni della mobilità urbana in rapporto al flusso turistico
- le migliori pratiche di intermodalità

A un livello più dettagliato:

Il Lead Beneficiary studierà il collegamento tra Ancona e la periferia di Massignano – un'area non lontana dalle spiagge di Portonovo, caratterizzata da un notevole potenziale turistico;

Analogamente, B1 e B2 studieranno il flusso della mobilità e come inserire collegamenti di auto, bus e treni tra Valona e Tirana.

B3 studierà l'integrazione della TPL pass card con il servizio di distribuzione biciclette e un sistema di informazioni per agevolare i viaggiatori.

B4 approfondirà le sue precedenti ricerche sull'applicazione dell'intermodalità riguardante la funzione dei collegamenti turistici tra Rimini e Ravenna.

Allo stesso tempo, B5 indagherà sulle esigenze dei dipendenti della Regione Puglia in termini di trasporto per raggiungere gli uffici regionali, al fine di istituire una struttura di car sharing nelle sedi Regionali.

B6 studierà come migliorare i collegamenti intermodali tra la città di Sibenik e le isole e il biglietto integrato;

e B7 studierà come rafforzare i collegamenti con le aree periferiche confinanti.

B8 ageverà l'intero progetto proponendo una metodologia e assistendo ogni partner durante le attività di ricerca.

È stato deciso che alla prossima riunione tra i partner del progetto, che si terrà a Sibenik (18 e 19 giugno), tutti gli strumenti metodologici fino ad allora sviluppati saranno presentate, lasciando ai partner la possibilità di dare i loro commenti prima dell'attivazione della ricerca con i turisti in estate.

L'importante lavoro svolto durante il WP3 è guidato dal DUNEA LLC, l'Agenzia per lo sviluppo regionale, situata a Dubrovnik, nella regione di Neretva.

**UN DATABASE DI
INFORMAZIONI E I
RISULTATI DELLE RICERCHE**

**1000-1500
DOMANDE
PER I PARTNER**

Mercoledì 27 Marzo 2013

INDICATORI PIU' COMUNI E LE METODOLOGIE

Partecipanti alla conferenza Skype:

Conerobus: Andrea Giacomelli

Regione Puglia: Paola Papa, Raffaele Sforza

Ministro dei Lavori Pubblici e Trasporti: Florian Bilali, Arjan Budo, Glevin Dervishi

Comune di Valona: Ilir Banushi, Nevila Braho

Regione Emilia Romagna: Laura Schiff

Comune di Jesi: Marco Cardinaletti

Città di Sibenik: Matjia Bumbak

Dalmazia Split: Martin Buca, Maja Krzelj

DUNEA: Bruno Bebic, Nebojsa Stojcic

In conformità all' Application Form di Intermodal, la WP3 prevede lo sviluppo di una metodologia comune per la ricerca e la raccolta di informazioni e per un dialogo transfrontaliero, e anche lo sviluppo di un database che andrà a connettersi al sito web del progetto (WP2) alla fine del 2013. Il beneficiario finale responsabile di questo WP è DUNEA.

Dopo aver definito il calendario principale della realizzazione del WP3 al kick-off meeting di Ancona (gennaio 2013), il primo compito per tutti i partner all'interno del WP è stato di fornire un contributo locale con le liste di database rilevanti disponibili, le ricerche e le statistiche immagazzinate in tali database, la lista degli attori istituzionali e soggetti privati che si occupano di mobilità, traffico, trasporto pubblico locale e le relative statistiche, registri delle buone pratiche del settore relative all'intermodalità, ecc.

Dopo aver raccolto questi dati, esperti esterni selezionati da DUNEA (Università di Dubrovnik), sono passati al successivo step per la realizzazione del WP3, e, durante la conferenza skype tenutasi il 27 marzo hanno presentato la prima bozza di metodologia del progetto in conformità con il calendario stabilito al kick-off meeting.

Durante questa presentazione sono stati presentati i principali passi metodologici necessari per la complessiva realizzazione del progetto come: produzione di una panoramica della situazione nel campo del trasporto intermodale nell'area del progetto, revisione delle buone pratiche e scelta delle migliori soluzioni intermodale. Particolare importanza è stata data all'uso dei indicatori (i più comuni indicatori europei – ECI), poiché di importanza fondamentale nella valutazione del successo globale e del raggiungimento degli obiettivi del progetto. Tuttavia solo alcuni di questi indicatori sono stati presi in considerazione a causa della inapplicabilità di parte di essi a tutta l'area del progetto.

Gli indicatori menzionati hanno un ruolo fondamentale anche perché possono contribuire alla valutazione del progetto sotto 3 punti di vista:

- 1) Dal lato della domanda per il servizio (passeggeri)
- 2) Dal lato del servizio fornito (gestori del trasporto)
- 3) Dalla prospettiva dell'intera società (una prospettiva combinata fra le prime due menzionate).

Riguardo la comunicazione, tutti i partner del progetto sono d'accordo nel continuare e accelerare la collaborazione con FB8 come responsabile FB per il WP3 e anche di provvedere a raccogliere tutte le informazioni necessarie per la definizione del principale strumento metodologico del WP3 da utilizzare col pubblico – il questionario.

È stato deciso che nella prossima riunione tra i partner del progetto, che si terrà a Sibenik (18 e 19 giugno), saranno presentati tutti gli strumenti metodologici sviluppati fino ad allora, lasciando ai partner la possibilità di fare le loro osservazioni finali, prima che questi vengano utilizzati col pubblico durante i mesi estivi.

FOCUS SUL CORRIDOIO ROTTERDAM-GENOVA

Gli sviluppi del corridoio sono il cuore del successo del trasporto intermodale e perciò sono i più promossi anche a livello dell'EIA e dell'EU negli incontri tra attori del settore e nelle conferenze come il CODICE 24 di Bruxelles (2012).

Il corridoio Rotterdam – Genova è uno dei più importanti corridoi in Europa per il trasporto di merci. Il suo bacino di utenza include 70 milioni di persone e opera sul 50% della merce trasportata (700 milioni di tonnellate l'anno) tra nord e sud. Gli sviluppi futuri, come l'apertura del Lötschberg Tunnel nel 2007 e del Gotthard Tunnel (prevista nel 2017) sottolineeranno ulteriormente la sua importanza. Nonostante ciò, alcune principali zone-strette e la mancanza di coordinazione trans-regionale, trattengono il potenziale dell'asse, limitando il suo sviluppo economico e spaziale. Lo scopo di CODICE 24 è di superare queste sfide sviluppando congiuntamente le capacità di trasporto di tutto il corridoio, garantendo benefici economici e integrazione spaziale ottimale, riducendo gli effetti negativi sull'ambiente a livello locale e regionale.

Il progetto che si sarebbe dovuto concludere nel 2014, è stato recentemente prolungato di un altro anno e potenziato da un finanziamento extra di 650.000,00 euro.

I partner coinvolti nel progetto sono concentrati sul potenziale futuro e sulle sfide riguardanti le innovazioni tecnologiche di trasporto (nuovi container, nuovi sistemi di frenata) e sull'aumento del volume del traffico lungo il corridoio.

Ean- Eric Paquet, direttore dell'European Mobility Network della Direzione Generale Mobilità e Trasporto ha chiesto uno sforzo comune al fine di garantire l'interoperabilità della rete europea dei trasporti. Lo sviluppo del collegamento intermodale sta diventando uno degli obiettivi principali dei progetti TEN-T. Egli riconosce anche che la riduzione degli impatti (es. inquinamento acustico) è una delle sfide che richiede un trattamento più coerente.

Il problema è strettamente collegato al tema della futura accettazione delle infrastrutture dalle comunità locali. La diffusione delle proteste contro i lavori alla ferrovia, come i recenti casi in Svizzera e Italia, è un pericolo che non può essere ignorato.

Nuove tecnologie per trasporto di merci (nuovi container, nuovi sistemi di frenata)

Maggior volume di traffico lungo il corridoio

Accettazione delle infrastrutture da parte delle comunità locali

Porti interni e connessioni intermodali – elementi chiave

