



Občina Ankaran
Comune di Ancarani

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile DEL COMUNE DI ANCARANO PENISOLA VERDE. DECISIONE SAGGIA.



 **SDD Banka**

European Investment *Advisory Hub*
Europe's gateway to investment support



 **European Investment Bank**
The EIB bank

Ottobre 2020

DISCORSO INTRODUTTIVO

Distinti,

con il Piano urbano della mobilità sostenibile del Comune di Ancarano (PUMS), il Comune di Ancarano vuole delineare una nuova direzione di pianificazione della mobilità nel comune, la quale punti innanzitutto alle persone, alla qualità della vita e alla salvaguardia della natura.

Il PUMS contribuirà ad una migliore accessibilità al comune per tutta la popolazione residente e i visitatori, ad una maggiore sicurezza del traffico, soprattutto per gli utenti più vulnerabili, a sostenere l'economia ecologica, a migliorare gli spazi abitativi e ridurre gli impatti negativi sulla salute attraverso abitudini di viaggio più sane. Allo stesso tempo promuoverà il turismo sostenibile aumentando l'attrattiva del comune con una buona accessibilità delle destinazioni turistiche e infine, garantirà una maggiore parità di trattamento di tutte le modalità di trasporto e degli utenti del traffico nonché assicurerà l'equilibrio degli investimenti e delle misure nel settore della mobilità.

Si vuole raggiungere gli obiettivi fondamentali attraverso un coinvolgimento più attivo del pubblico nel processo di pianificazione della mobilità nel comune e con un uso sostenibile e soprattutto, più efficiente del bilancio comunale: una migliore gestione del sistema di mobilità significa, infatti, minori costi di manutenzione e di sviluppo delle infrastrutture. Le soluzioni indicate nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sono integrate nella pianificazione territoriale del comune (PRC) e insieme ad esso rappresentano la base per il futuro sviluppo della penisola di Ancarano.

Gregor Strmčnik

Sindaco del Comune di Ancarano



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL COMUNE DI ANCARANO

Committente:

Banca SID - Banca Slovena per l'Esportazione e lo Sviluppo s.r.l.
Via Josipina Turnograjska 6, 1000 Lubiana

Gruppo di progetto del Comune di Ancarano:

mag. Aleks Abramović
Kristina Falatov
mag. Anita Cek
Elvis Vižintin
mag. Andrej Stijepić Sambole
Valdi Pucer

Esecutore del progetto:

PNZ svetovanje projektiranje s. r. l.
Vojkova cesta 65, 1000 Lubiana

Responsabile gruppo di esperti:

mag. David Trošt

Autori:

Katja Miklič
Lea Ružič, M.Sc
mag. Gregor Pretnar
Matija Nose
Uroš Benkovič
Mihael Blaž
Jernej Vozelj

Cura dei testi e impaginazione:

AVA arhitektura & design, Alja Vehovec s.p.

Fotografie:

Archivio dell'esecutore del progetto

Anno di pubblicazione:

2020

Tiratura:

50 copie

L'investimento è finanziato dalla Banca Slovena per l'Esportazione e lo Sviluppo – SID Banka.

The publication has been produced with funding by the European Union through the European Investment Advisory Hub.



INDICE

1	SUL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	8
2	ELABORAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	11
2.1	Il processo di elaborazione del PUMS	11
2.2	L'area trattata	13
2.3	Coinvolgimento del pubblico	13
3	SFIDE STRATEGICHE E OPPORTUNITÀ	14
3.1	Invecchiamento della popolazione e le crescenti esigenze degli anziani	14
3.2	Accessibilità non equilibrata, soprattutto per le persone a mobilità ridotta	15
3.3	Dipendenza dal trasporto in automobile	15
3.4	Migrazioni giornaliere per lavoro in altri comuni	15
3.5	Aumento del traffico durante la stagione turistica	16
3.6	Sicurezza stradale	16
3.7	Mancanza di infrastrutture ciclabili sicure e confortevoli	17
3.8	Il trasporto pubblico non è competitivo rispetto al trasporto in automobile	18
3.9	Non esiste una gestione integrata delle aree di parcheggio	18
3.10	L'obiettivo della pianificazione è di soddisfare la domanda piuttosto che la gestione	18
4	VISIONE E OBIETTIVI STRATEGICI	19
5	ASSI STRATEGICI	21

6	PRIMO ASSE STRATEGICO: PIANIFICAZIONE INTEGRATA DELLA MOBILITÀ	22
6.1	Le sfide	22
6.2	Opportunità e risultati ottenuti	23
6.3	Obiettivi	24
6.4	Misure	25
7	SECONDO ASSE STRATEGICO: MOBILITÀ PEDONALE	27
7.1	Le sfide	27
7.2	Opportunità e risultati ottenuti	28
7.3	Obiettivi	29
7.4	Misure	30
8	TERZO ASSE STRATEGICO: MOBILITÀ CICLABILE	32
8.1	Le sfide	32
8.2	Opportunità e risultati	33
8.3	Obiettivi	34
8.4	Misure	34
9	QUARTO ASSE STRATEGICO: TRASPORTO PUBBLICO	36
9.1	Le sfide	36
9.2	Opportunità e risultati ottenuti	37
9.3	Obiettivi	38
9.4	Misure	38
10	QUINTO ASSE STRATEGICO: TRAFFICO PRIVATO	40
10.1	Le sfide	40
10.2	Opportunità e risultati ottenuti	40
10.3	Obiettivi	41
10.4	Misure	42
11	PIANO D'AZIONE	44
12	CONCLUSIONE	51

SUL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE



In Slovenia, a causa della mancanza di buone prassi ed esperienze nella pianificazione strategica della mobilità, il traffico privato è in aumento, la qualità della vita è in calo e l'elevata spesa di fondi di bilancio non porta a un miglioramento significativo. I documenti strategici statali e locali esistenti (territoriali, ambientali e di sviluppo) trattano la mobilità sostenibile, ma si concentrano perlopiù sulle infrastrutture stradali. Mancano però strategie improntate verso misure basate su una valutazione globale e che riguardino anche singoli elementi del sistema del traffico, come la mobilità pedonale, la mobilità ciclabile, i parcheggi e il trasporto pubblico. Inoltre, il processo decisionale stesso, spesso non è trasparente e in alcune aree si rileva la mancanza di personale qualificato.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Ancarano rappresenta il risultato del lavoro congiunto tra professionisti del settore e tra cittadini che vogliono contribuire a migliorare il comune in cui vivono. Si tratta di un documento che evidenzia le problematiche, rivela le sfide e suggerisce buone soluzioni. La pianificazione integrata della mobilità, compresi l'incoraggiamento alla mobilità pedonale, quella ciclabile e l'uso del trasporto pubblico, sono importanti per il comune di Ancarano, poiché contribuiranno a ridurre gli effetti negativi del traffico, a ridurre le emissioni di gas serra e il consumo di energia e consentiranno uno sviluppo più efficace del comune. Il PUMS è anche la base per attingere ai fondi europei per l'attuazione di misure di mobilità sostenibile, contribuirà inoltre a migliorare l'attrattiva e la qualità dell'ambiente, la salute, una maggiore accessibilità per tutti i residenti, un più efficace rispetto degli obblighi legali e la riduzione dei costi di trasporto privato.

Il PUMS del Comune di Ancarano è concepito come un piano strategico, i cui obiettivi principali sono definiti in un piano d'azione quinquennale contenente una sequenza efficace di misure nel settore della mobilità, il quale, durante l'attuazione, consentirà di ottenere un cambiamento integrato: il cambiamento delle abitudini di viaggio per migliorare la mobilità in modo tale da incrementare l'uso del trasporto pubblico e lo spostamento in bicicletta e a piedi.

Il PUMS si distingue per:

- un approccio sostenibile, il quale bilancia sviluppo economico, equità sociale e qualità dell'ambiente,
- un approccio globale, incentrato sull'individuo e che tiene conto delle prassi e delle politiche di diversi settori, di livelli di governo e delle aree amministrative limitrofe,

- un approccio inclusivo, che coinvolge il pubblico in tutte le tappe del processo di pianificazione.

Il PUMS garantisce:

- una visione e obiettivi chiari nonché attenzione al raggiungimento di obiettivi quantificabili, il che contribuisce alla trasparenza delle decisioni e all'uso mirato delle risorse di bilancio,
- verifica dei costi e dei benefici, tenendo conto dei più ampi costi e benefici per la società,
- esperienza, basata sull'applicazione di una metodologia già collaudata in molti paesi e città.

Per troppo tempo la pianificazione della mobilità si è concentrata (anche altrove, non solo nel comune di Ancarano) sulla costruzione di strade e parcheggi con



La pianificazione tradizionale incentrata sul traffico privato normalmente genera ancora più traffico, intensificando così gli impatti negativi sulla qualità della vita, sulla salute, sull'ambiente e sull'esclusione sociale

l'obiettivo di aumentarne le capacità e di conseguenza la circolazione dei veicoli. Le esperienze nazionali e all'estero dimostrano che tale pratica non può soddisfare pienamente la domanda, anzi ne produrrà altra. Le città e i comuni ben organizzati abbandonano quindi questo modo di pensiero e preferiscono risolvere la problematica della mobilità, puntando su approcci di gestione impostati in modo sostenibile e integro.

Un approccio contemporaneo significa l'inizio di un processo di elaborazione di un sistema di mobilità sostenibile a lungo termine, in cui la costruzione di infrastrutture è l'ultimo passo per la risoluzione della problematica del traffico. Il Comune di Ancarano in futuro vuole promuovere e introdurre varie forme di mobilità sostenibile e impegnarsi per garantire un'accessibilità che copre tutto il comune, per i residenti, per i migranti urbani e giornalieri e per i visitatori.

Le misure del PUMS di Ancarano porteranno alla popolazione residente:

- maggiore sicurezza stradale per i bambini e gli altri utenti della strada,
- maggiore mobilità dei diversi gruppi di utenti e un più facile accesso alle singole aree e servizi,
- maggiore attrattività e qualità dello spazio vitale,

- migliore qualità dell'aria,
- minori emissioni di gas serra e diminuzione del consumo di energia,
- effetti positivi sulla salute e quindi significativi risparmi nei costi di trattamento delle conseguenze,
- migliore collegamento della zona centrale di Ancarano con l'entroterra e i comuni limitrofi,
- riduzione dei costi di mobilità.

Il Comune può ottenere:

- la riduzione del volume del traffico, soprattutto nel periodo estivo,
- l'aumento delle opportunità di sviluppo nella comunità,
- il miglioramento dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto,
- la reputazione di un comune moderno in termini di innovazione e progresso del PUMS,
- legittimità pubblica delle misure scelte,
- l'effettivo rispetto degli obblighi legali, come la direttiva sulla qualità dell'aria della Commissione europea o le normative nazionali sul controllo dell'inquinamento acustico,
- visioni politiche nuove e integrate per quanto riguarda la mobilità, con un profilo a lungo termine, strategico

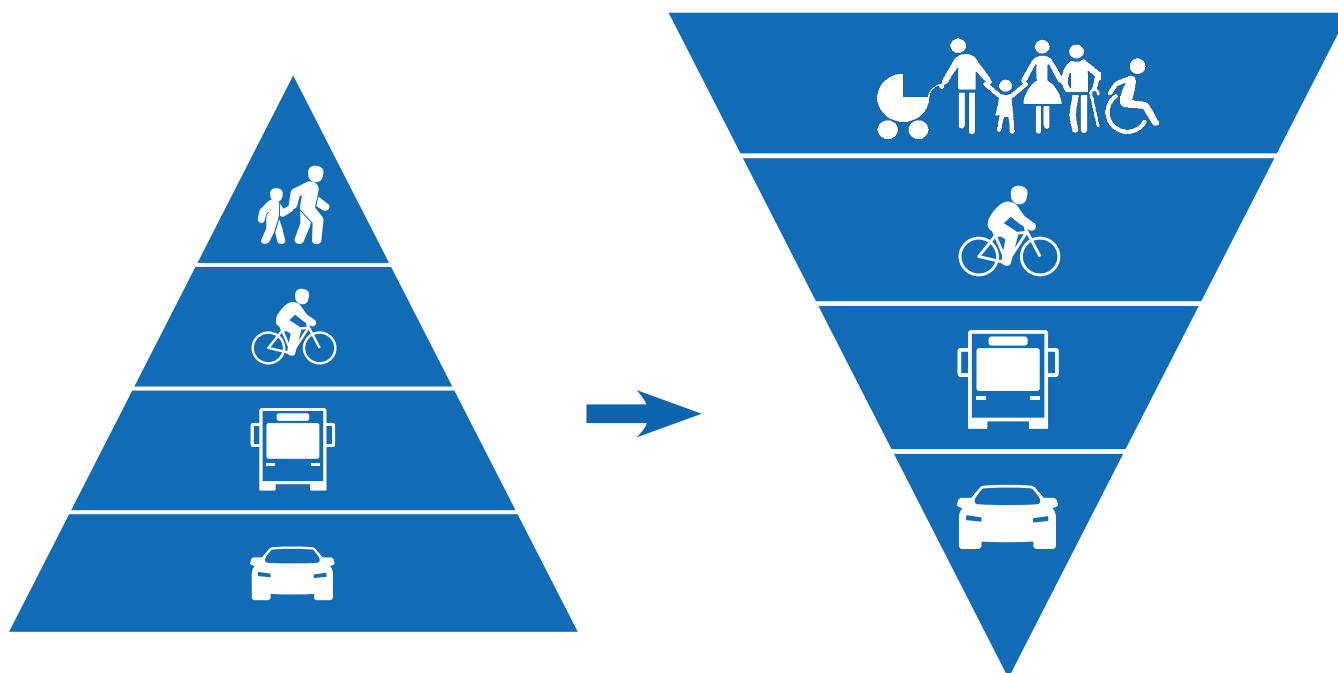


La pianificazione integrata è inclusiva in quanto tiene conto delle esigenze di tutte le persone, indipendentemente dallo stato economico, dalla salute o dall'età.

e integrativo, che includeranno anche le politiche settoriali, le istituzioni e i comuni limitrofi,

- l'accesso ai fondi disponibili per soluzioni innovative e una maggiore competitività nel campo della progettazione per i finanziamenti europei.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un punto di partenza fondamentale per l'attuazione sostenibile di progetti di investimento economici, sociali, ambientali e di altro tipo. Consente un esame completo di varie misure della politica dei trasporti e della loro connessione ovvero interdipendenza al fine di ottenere effetti ottimali. Ciò significa che, contrariamente alle pratiche tradizionali che hanno incoraggiato l'uso del solo trasporto motorizzato privato, questo piano tratta tutte le forme di mobilità in modo equilibrato, come lo spostamento a piedi, in bicicletta, l'uso del trasporto pubblico (TP) e il trasporto motorizzato privato. Solo in questo modo si potrà realizzare la visione di una regolamentazione integrata del traffico.



La piramide della mobilità invertita illustra il cambiamento nelle priorità della pianificazione della mobilità, che privilegia pedoni e ciclisti e il trasporto pubblico a scapito del traffico motorizzato privato

02

ELABORAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



Il Comune di Ancarano ha iniziato con la stesura del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile nel 2020, finanziato dalla Banca Slovena per l'Esportazione e lo Sviluppo – SID Banka. Lo scopo dell'elaborazione del Piano è quello di determinare le misure di mobilità sostenibile e un piano d'azione per la loro attuazione. Il PUMS è stato predisposto secondo le linee guida nazionali per la preparazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e approvato dal Consiglio Comunale. In questo modo, è soddisfatta anche la condizione che consente al Comune di ottenere risorse finanziarie per l'attuazione di misure di mobilità sostenibile.

2.1 IL PROCESSO DI ELABORAZIONE DEL PUMS

Come evidenziato dal diagramma, il processo comprende 4 tappe e 11 punti di attività. Le prime tre tappe sono dedicate alla preparazione del Piano, mentre la quarta all'implementazione e al monitoraggio dei suoi effetti.

Il PUMS del Comune di Ancarano è stato realizzato da un gruppo di lavoro del comune in collaborazione con un esecutore esterno e l'appoggio di esperti del settore della pianificazione della mobilità e del territorio. Il PUMS è stato preparato in conformità con le linee guida per la stesura della Mobilità urbana sostenibile (Mobilità sostenibile per un futuro prospero, Linee guida per la preparazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Ministero Infrastrutture e territorio, Lubiana, 2012). La preparazione del Piano tiene conto delle aggiunte agli standard minimi inseriti nella proposta progettuale predisposta dall'esecutore in collaborazione con il Comune di Ancarano.

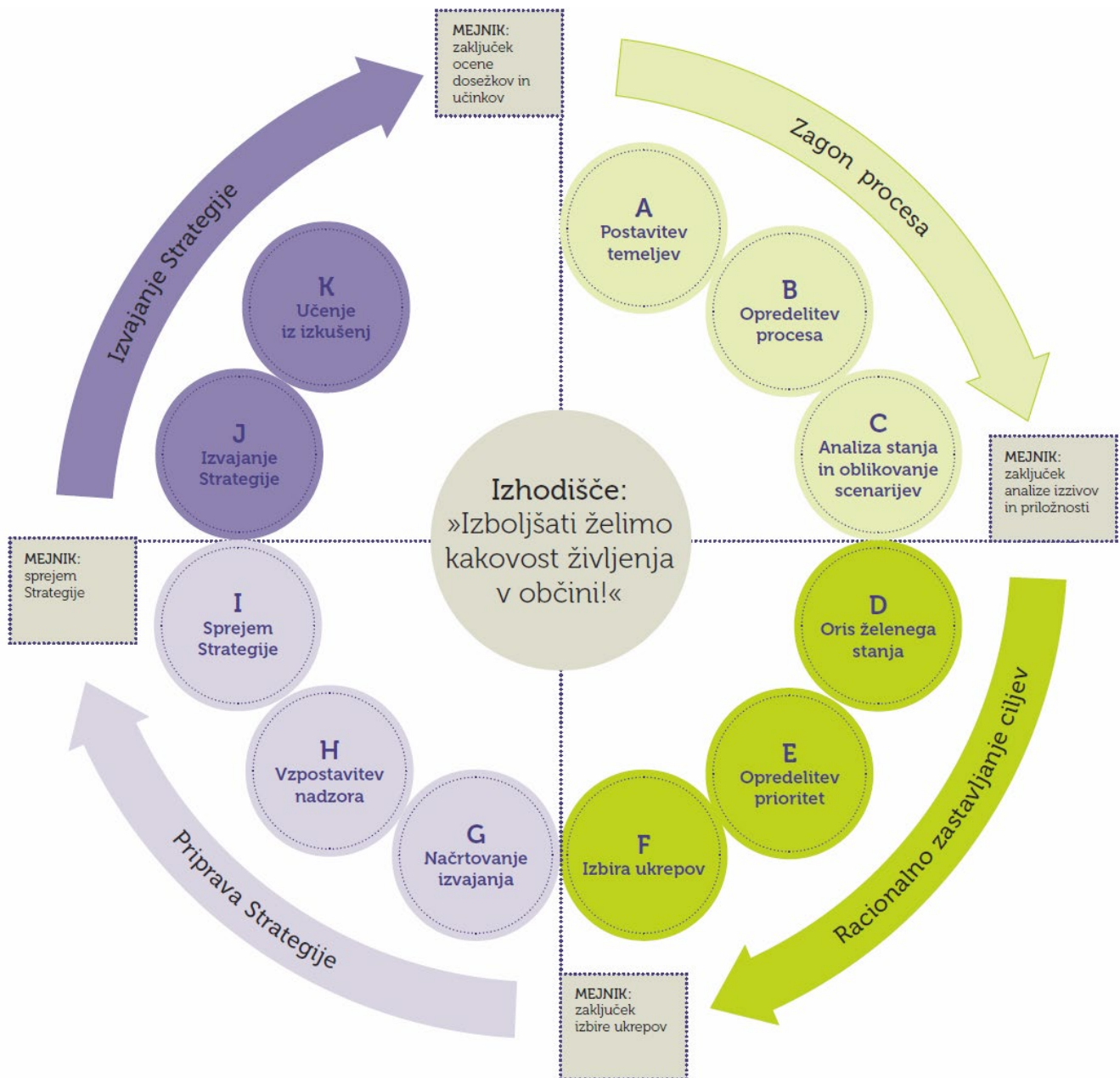
Durante il periodo maggio-luglio 2020, ossia nella prima tappa di elaborazione del Piano, è stata effettuata un'analisi della situazione accompagnata da una relazione basata principalmente sulla partecipazione attiva dei principali stakeholders. Questa parte presenta in modo più dettagliato il quadro di lavoro del progetto, la metodologia di lavoro e l'analisi di tutte le mobilità (mobilità pedonale, mobilità ciclabile, autobus pubblici e trasporto marittimo, trasporto scolastico, condizioni per il trasporto di passeggeri con autovetture, trasporto di merci e traffico stazionario). Inoltre, sono stati analizzati la sicurezza

stradale, le abitudini di viaggio, l'accessibilità delle persone con mobilità ridotta e di quelle con limitazioni sensoriali dell'udito e della vista, la capacità dell'infrastruttura, le tendenze demografiche e socioeconomiche, le condizioni di mobilità dei principali stakeholders, ecc. A tal proposito, sono stati utilizzati vari metodi statistici per l'analisi della mobilità e dei dati territoriali: sono state studiate le basi tecniche, sono stati diretti sopralluoghi sul campo, condotti sondaggi pubblici, intervistati i principali stakeholders ed è stata organizzato un dibattito pubblico (in forma ridotta per via delle limitazioni legate all'epidemia).

Ad agosto e settembre 2020 è stata realizzata la seconda tappa, in cui sono stati individuati la visione e gli obiettivi strategici di sviluppo sostenibile del Comune di Ancarano in collaborazione con le parti interessate. Sono state verificate le esperienze precedenti, le buone prassi e le linee guida per la pianificazione di una mobilità sostenibile, sia in Slovenia che all'estero. Sulla base di tutto ciò, sono state sviluppate le linee guida e le misure principali, che trattano tutte le modalità di trasporto su un piano di parità.

La scelta delle misure tiene conto del contesto locale e dei punti di riferimento del Comune derivanti dalle misure già previste. A seconda della situazione desiderata e del rapporto costi-benefici, sono state, pertanto, individuate le misure più efficaci. Alcune di queste sono state analizzate individualmente da un punto di vista territoriale, implementativo e tecnico.

Nella penultima, tappa finale della preparazione del PUMS, è stato stilato un piano d'azione quinquennale delle misure



Tappe del processo di elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano (fonte: Linee guida per la preparazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, 2012)

da attuare, per il quale sono state stimate le risorse finanziarie necessarie, è stato proposto uno scadenario e individuate le responsabilità per la sua attuazione. Una parte importante di questa tappa è anche la preparazione di un piano di monitoraggio dell'implementazione delle misure, in modo da permettere la valutazione dell'efficacia e della validità del Piano predisposto.

Il Consiglio comunale del Comune di Ancarano ha dato il proprio consenso al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, al quale è seguita la promozione del medesimo alla popolazione residente e agli altri soggetti interessati.

Il piano d'azione e finanziario, che è la parte centrale dell'implementazione del Piano e specifica

dettagliatamente le misure a breve termine, è valido per i primi cinque anni dalla sua attuazione, vale a dire dall'anno della sua approvazione, precisamente dal 2021, fino alla fine del 2025. L'adozione della Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano segna l'inizio di un processo a lungo termine di approccio sostenibile alla pianificazione della mobilità. Ciò proseguirà con il monitoraggio degli indicatori e la revisione del Piano ogni due anni (2023 e 2025) e l'aggiornamento ogni cinque anni (il primo aggiornamento è previsto nel 2026).

2.2 L'AREA TRATTATA

Il PUMS del Comune di Ancarani si concentra su un approccio sostenibile nella pianificazione della mobilità nell'intero comune. La particolarità del Comune di Ancarani è che si tratta di un unico insediamento, che comprende una parte compatta e più parti disperse nelle vicinanze. Il PUMS, tuttavia tiene ugualmente conto di tutte le zone del comune. Nonostante il trattamento prioritario degli obiettivi strategici del comune, ai quali vengono adattati i modelli di mobilità dei cittadini, dei migranti quotidiani e dei visitatori di Ancarani, il Piano tiene conto anche della posizione del Comune di Ancarani nei flussi di traffico regionali.

2.3 COINVOLGIMENTO DEL PUBBLICO

Durante l'intera durata di elaborazione del piano, oltre agli esperti, sono state coinvolte anche le principali parti interessate con i rappresentanti del gruppo di lavoro allargato ed il pubblico, il che rappresenta una novità. Il gruppo di lavoro allargato ha incluso anche alcuni principali soggetti interessati, come i rappresentanti del comune, della polizia, dell'ispettorato intercomunale, della società civile, dell'istruzione, della sanità, del settore economico e turistico, dei trasporti pubblici, delle associazioni sportive, ecc.

Per ciascuno dei due gruppi di lavoro, quello allargato e quello più ristretto (con i rappresentanti del comune),

sono stati organizzati due workshop. Le principali parti interessate sono state intervistate, mentre il pubblico è stato coinvolto attraverso tre dibattiti pubblici e un sondaggio. Nell'ottobre 2020 è stata inoltre allestita una mostra sulla visione dello sviluppo della mobilità. Nel processo di elaborazione del PUMS, i cittadini hanno ricevuto a casa anche due opuscoli: uno con le informazioni generiche sul PUMS e le particolarità del settore della mobilità, il secondo contenente la presentazione della visione e degli obiettivi strategici del Piano.

Il pubblico è stato informato sul processo di elaborazione del PUMS mediante materiale promozionale e inviti in forma digitale e cartacea. La partecipazione attiva del pubblico, durante la formulazione del Piano, ha contribuito a una visione più completa del settore e ha ulteriormente sostenuto le valutazioni degli esperti sulla revisione introduttiva delle strategie e delle politiche esistenti. Su questa base viene poi sviluppata una serie di misure definitive. La selezione delle misure rappresenta una parte fondamentale dell'elaborazione del Piano, poiché queste sono indispensabili per il raggiungimento degli obiettivi strategici stabiliti.

L'analisi dei risultati dei sondaggi e delle interviste, la sintesi dei dibattiti pubblici e dei workshop e altro materiale sono raccolti nei rapporti sullo stato di avanzamento del progetto di elaborazione del PUMS. Tutta la documentazione è disponibile presso l'ufficio progetti del Comune di Ancarani.



Workshop no.1: "In che tipo di comune vogliamo vivere?", nell'ambito dell'elaborazione del PUMS, 11. 9. 2020

03

SFIDE STRATEGICHE E OPPORTUNITÀ

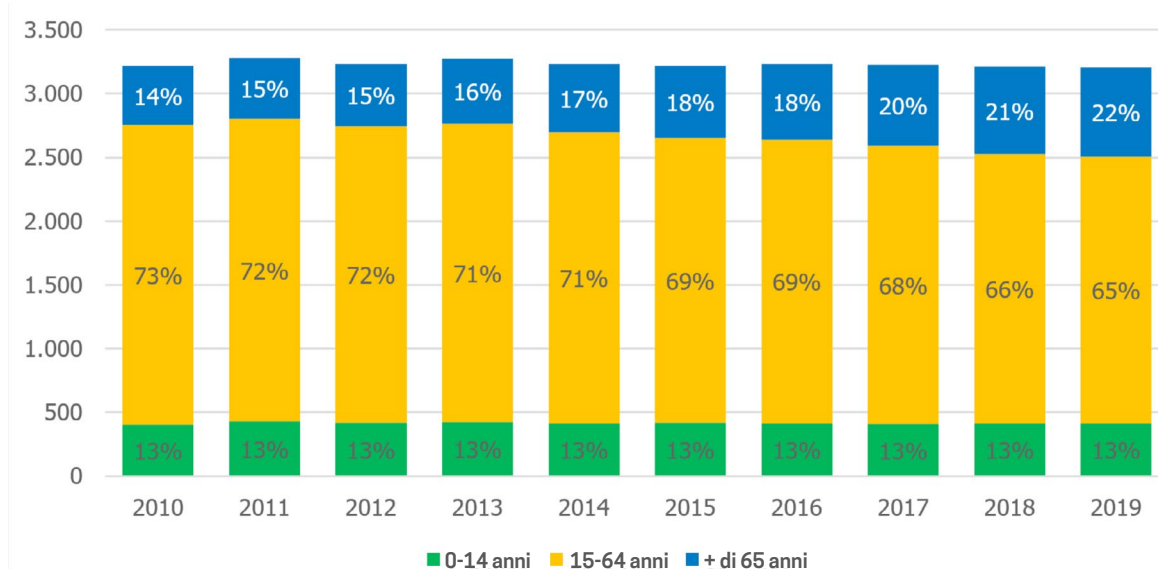
L'analisi della situazione evidenzia che il Comune di Ancarano deve affrontare una serie di sfide strategiche che sono direttamente o indirettamente legate alla mobilità. La mobilità non è un fine a sé, ma un mezzo per raggiungere degli obiettivi più ampi. Oltre ai vantaggi, la mobilità comporta anche dei disagi, soprattutto se il sistema è sbilanciato. Il comune riconosce il potenziale di una pianificazione integrata nell'affrontare le sfide legate al traffico, come anche nel perseguire gli obiettivi dello sviluppo sostenibile. In base ai risultati del lavoro sul campo, dei sondaggi, delle interviste, dei workshop, dei dibattiti pubblici, delle analisi statistiche dei dati socioeconomici primari e secondari, le principali sfide nell'elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano sono elencate di seguito.

3.1 INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE E LE CRESCENTI ESIGENZE DEGLI ANZIANI

La popolazione nel comune sta invecchiando: l'indice di invecchiamento è 168 e supera di molto il valore di 100. La distribuzione della popolazione nel comune per età, nel periodo dal 2010 in poi è caratterizzata dalla stagnazione dei giovani, dall'aumento della popolazione anziana e dalla diminuzione della popolazione attiva (fascia di età 15-64 anni). La quota della popolazione di età superiore agli 80 anni è pari alla media slovena e rappresenta il 5%. L'età media della popolazione è aumentata di oltre due anni in

cinque anni, da 43,6 a 45,8 anni ed è superiore alla media slovena che corrisponde a 43,5 anni.

La distribuzione della popolazione per età è un indicatore importante della situazione demografica nel comune e una guida allo sviluppo territoriale, in quanto i bisogni e gli interessi della popolazione locale cambiano con l'invecchiamento della popolazione. Se il comune è consapevole dei cambiamenti demografici, di conseguenza, ha la possibilità di adattarsi alle necessità dei cittadini. Se si prevede l'aumento della quota di giovani, è necessario integrare la rete delle scuole, migliorare l'offerta di attività per giovani e famiglie, organizzare spazi



Starostna sestava prebivalstva med letom 2010 in 2019

destinati alla socializzazione, all'intrattenimento, al gioco, alle attività sportive e ricreative. Con l'invecchiamento della popolazione invece hanno la priorità altre esigenze, come l'accesso alle strutture mediche e di assistenza come ad es. le case di cura, l'assistenza a domicilio e simili.

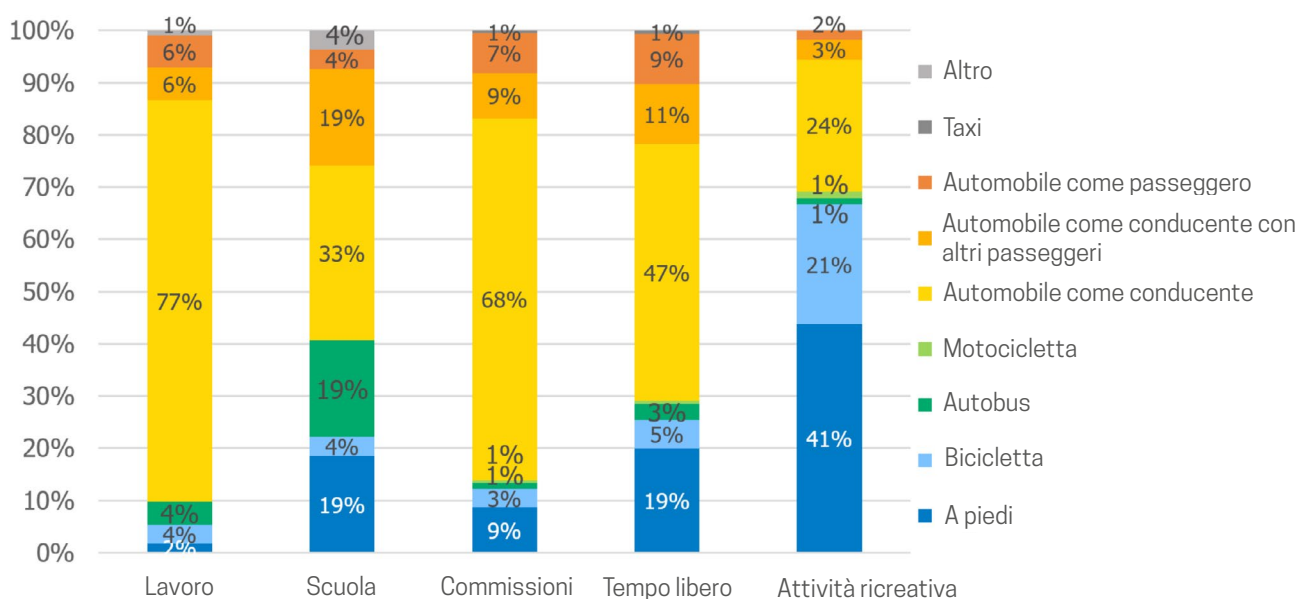
3.2 ACCESSIBILITÀ NON EQUILIBRATA, SOPRATTUTTO PER LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA

Nel sondaggio, il 38% dei cittadini ha espresso insoddisfazione per quanto riguarda l'accessibilità, indipendentemente dall'età, dallo stato di salute o dallo stato sociale. La maggior parte dei cittadini ha espresso la necessità di avere aree adattate agli anziani e ai disabili

percorsi inferiori ai 5 km vengono effettuati in automobile. La quota totale degli spostamenti in automobile per recarsi al lavoro è dell'89%.

3.4 MIGRAZIONI GIORNALIERE PER LAVORO IN ALTRI COMUNI

Le statistiche dimostrano che l'indice di migrazione per lavoro è aumentato leggermente dal 2015 fino alla fine del 2019. La maggior parte della popolazione attiva del comune di Ancarano (81% nel 2015, 83% nel 2019) è impiegata in altri comuni sloveni, principalmente a Capodistria (46%) e Lubiana (13%), seguiti da Isola (7%) e Pirano (4%). Dalle statistiche non emerge quanti degli



Modalità di viaggio più comunemente utilizzata per scopo, fonte: Questionario sul traffico e le aree pubbliche nel comune di Ancarano, 2020

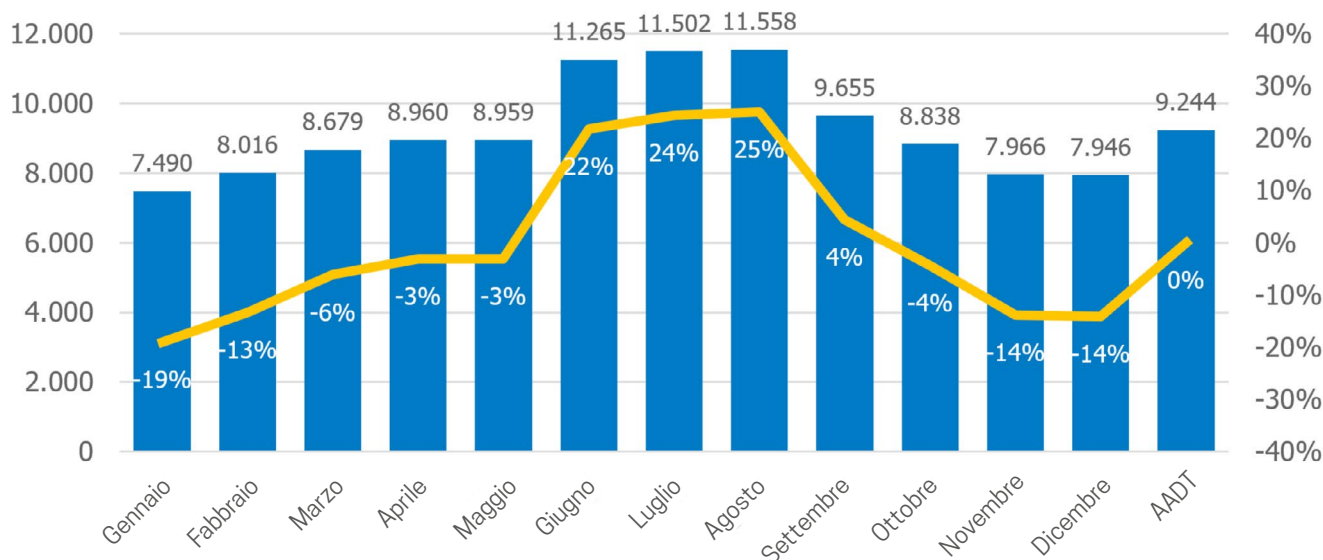
e un migliore accesso con mezzi di trasporto alternativi, in particolare trasporti pubblici.

I cittadini sono inoltre insoddisfatti dei costi dei trasporti. Questo è un dato che non sorprende, infatti una famiglia slovena media per la propria automobile spende un terzo in più del proprio reddito mensile rispetto alla media dell'Unione Europea, anche più che per gli alimenti e l'abitazione.

3.3 DIPENDENZA DAL TRASPORTO IN AUTOMOBILE

Il livello di motorizzazione nel comune di Ancarano nel 2019 ammonta a 602 automobili per 1000 abitanti, un livello superiore alla media slovena (563) e rappresenta il livello più alto finora. L'uso dell'automobile è predominante per la maggior parte degli scopi di viaggio tranne che per scopi ricreativi. La quota di utilizzo del trasporto pubblico e delle biciclette per il pendolarismo è minima (4%) e lo spostamento a piedi è trascurabile (2%). Ben il 62% dei percorsi per recarsi al lavoro, inferiori a 1 km e il 75% dei

abitanti citati vadano effettivamente al lavoro, ma in base ai risultati del sondaggio si può presumere che ci vada la maggioranza. Inoltre, le statistiche ufficiali non comprendono i migranti giornalieri che lavorano in Italia. Secondo i dati dell'USRS, quasi il doppio dei cittadini di Ancarano lavora in altri comuni (1.147, nel 2019) rispetto a quelli che giornalmente vengono al lavoro nel Comune di Ancarano da altri comuni (759, nel 2019). La conseguenza delle migrazioni giornaliere per motivi di lavoro è il traffico, che con un alto livello di motorizzazione e un trasporto pubblico inefficiente si basa sul trasporto in automobile, e conseguentemente aumenta il carico da traffico nelle ore di punta e grava sull'ambiente. La dipendenza dal trasporto in automobile influisce anche sulla qualità della vita a causa dell'aumento dei costi di mobilità. Incoraggiare le famiglie ad utilizzare modalità di trasporto più sostenibili e creare le condizioni per aumentare l'occupazione locale, rappresenta un interesse strategico per il comune.



Carichi giornalieri per mese per il 2019, CAT 650 Ancarani

3.5 AUMENTO DEL TRAFFICO DURANTE LA STAGIONE TURISTICA

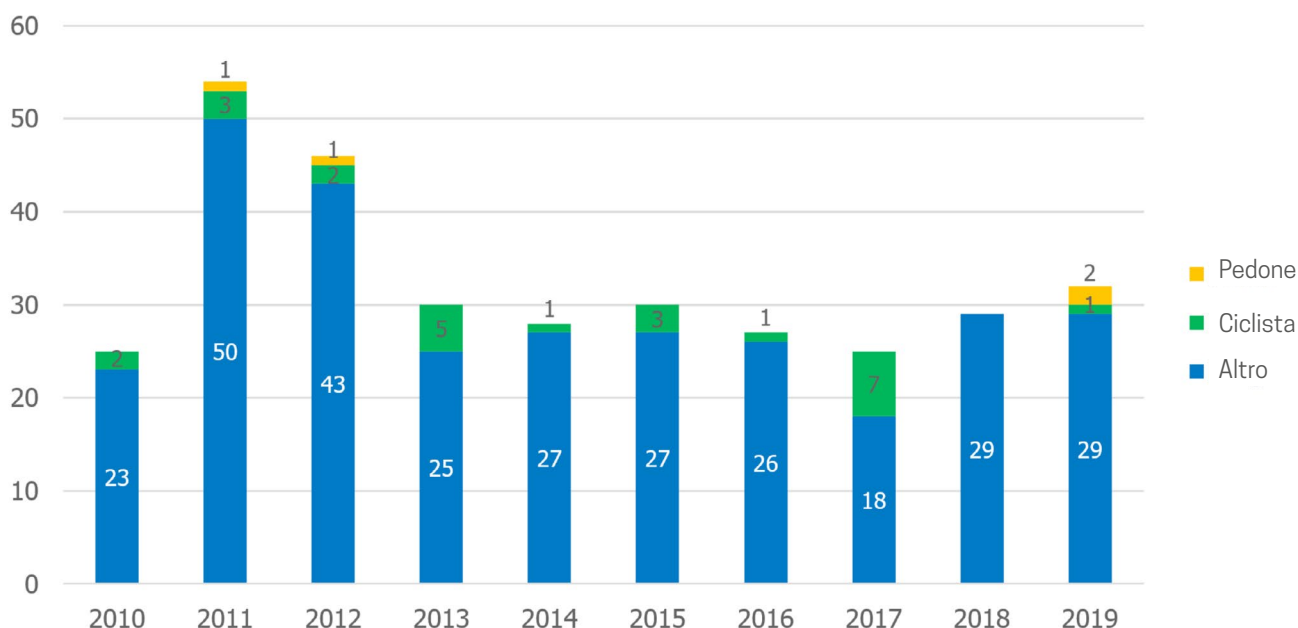
Il comune di Ancarani è caratterizzato da un costante aumento di turisti, che generano la maggior parte dei flussi di traffico durante il picco della stagione estiva. I turisti che arrivano in auto aumentano notevolmente la necessità di nuovi parcheggi. A luglio e agosto, che sono i mesi più trafficati, l'aumento dei veicoli a motore sulla Strada dell'Adriatico nel centro dell'insediamento, arriva fino al 25% in più rispetto alla media annuale (nel 2019 il AADT era di 9.244). Le fluttuazioni stagionali sono ancora più pronunciate al valico di frontiera di Lazzaretto, dove si registrano deviazioni fino al 60% dalla media annuale, dove però i carichi di traffico sono generalmente inferiori

rispetto al centro di Ancarani. È quindi necessario adottare misure che consentano ai turisti di accedere al comune di Ancarani in modo più efficiente e sostenibile.

3.6 SICUREZZA STRADALE

Secondo i dati del Ministero degli Interni, la sicurezza stradale sta generalmente migliorando, poiché il numero di incidenti stradali gravi e mortali è in calo negli ultimi anni.

Infatti, pedoni e ciclisti sono maggiormente a rischio in termini di lesioni gravi e mortalità. I dati mostrano che nell'ultimo decennio circa un terzo di tutti gli incidenti stradali gravi ha coinvolto pedoni o ciclisti. Garantirne la sicurezza è quindi una delle sfide principali del Piano



Numero di incidenti stradali che hanno coinvolto pedoni e ciclisti nel periodo 2010-2019, Comune di Ancarani

Urbano della Mobilità Sostenibile. Ci sono soprattutto molte possibilità per adeguare le infrastrutture alle persone con mobilità ridotta.

3.7 MANCANZA DI INFRASTRUTTURE CICLABILI SICURE E CONFORTEVOLI

Nel Comune di Ancarani l'infrastruttura ciclabile è praticamente inesistente, ad eccezione di qualche rastrelliera per biciclette. Una rete incompleta impedisce l'uso sicuro e confortevole delle biciclette e il completamento della rete rappresenta uno degli obiettivi fondamentali.

Nonostante la mancanza di infrastrutture ciclabili, la bicicletta è un mezzo molto usato nel comune di Ancarani, soprattutto lungo la Strada dell'Adriatico. È però necessario garantire delle condizioni adeguate a consentire l'uso sicuro della bicicletta lungo tutto il comune. Ancarani dispone già di alcune attrezzature che incoraggiano il ciclismo, ma in ogni caso, è necessaria una pianificazione integrale per aumentare l'uso della bicicletta.



Il ciclismo in strada non è né confortevole né sicuro. L'obiettivo del comune è quello di creare una rete ciclabile e sentieri pedonali di qualità e sicuri.



Il trasporto pubblico non è competitivo rispetto al trasporto in automobile, il che pone coloro che non guidano in una posizione subordinata. L'obiettivo del comune è quello di instaurare un trasporto pubblico efficiente ed ecologico.

3.8 IL TRASPORTO PUBBLICO NON È COMPETITIVO RISPETTO AL TRASPORTO IN AUTOMOBILE

Il trasporto pubblico è caratterizzato da lunghi intervalli di partenza, scarsa densità della rete e mancanza di infrastrutture fisiche e informative. La rete urbana di trasporto passeggeri è inesistente, tranne durante la stagione estiva, di cui residenti e visitatori sono molto soddisfatti. La stazione dei treni più vicina è quella di Capodistria, raggiungibile in auto in meno di 10 minuti, mentre Trieste dista almeno 20 minuti. A causa della mancanza di infrastrutture ciclabili, la stazione ferroviaria di Capodistria è difficilmente raggiungibile in bicicletta. Il miglioramento delle condizioni sarebbe un passo importante verso il raggiungimento della mobilità sostenibile. È necessaria anche una modernizzazione della rete ferroviaria attualmente obsoleta e deteriorata, che offre basse velocità di viaggio dei treni e quindi tempi di viaggio troppo lunghi.

I cittadini hanno espresso insoddisfazione (oltre che per le piste ciclabili e il difficile accesso per i disabili) anche per quanto riguarda il trasporto pubblico, per tale motivo anche l'utilizzo all'interno del comune (ad eccezione del tragitto a scuola) è trascurabile.

3.9 NON ESISTE UNA GESTIONE INTEGRATA DELLE AREE DI PARCHEGGIO

Al forte aumento del numero di autoveicoli negli ultimi decenni non è seguito un relativo miglioramento delle infrastrutture di trasporto, né la consapevolezza dei proprietari degli autoveicoli riguardo a dove parcheggiare eventuali veicoli nuovi.

La problematica dei parcheggi nelle zone residenziali, ad es. lungo le Vie Cah e Regent, è complessa e non può essere risolta senza un approccio adeguato. Bisognerà valutare, dal punto di vista legale, in che misura i parcheggi esistenti appartengono ai residenti.

Per risolvere la problematica del traffico stazionario, è necessario incoraggiare in primo luogo l'uso di altri tipi di mobilità, principalmente la mobilità pedonale e ciclabile e anche l'uso del trasporto pubblico. L'ampliamento delle aree adibite a parcheggio genera un aumento del traffico automobilistico e di conseguenza l'aggravarsi delle problematiche derivanti del traffico (sulla salute della popolazione, le condizioni ambientali, il consumo di spazio, gli investimenti costosi...), per tale ragione devono essere pianificate con cautela e in base ad analisi mirate.

3.10 L'OBIETTIVO DELLA PIANIFICAZIONE È DI SODDISFARE LA DOMANDA PIUTTOSTO CHE LA GESTIONE

Finora le abitudini di mobilità dei cittadini e le loro esigenze non sono state monitorate a sufficienza, quindi alcuni fattori (demografia, salute, condizioni socioeconomiche

...) che influenzano la scelta di soluzioni adeguate non sono stati presi in considerazione nelle tappe di pianificazione della mobilità. Nella maggior parte dei casi, il processo decisionale non ha preso in considerazione tutte le principali parti interessate, quindi le misure esistenti non sono state in grado di fornire soluzioni di mobilità integrata. Si è riscontrata anche la mancanza della considerazione dell'aspetto sostenibile della pianificazione e dei fattori ambientali.

Negli ultimi decenni, molte risorse sono state destinate al trasporto motorizzato, che ha portato ad un accentramento verso l'automobile e alla conseguente dipendenza da essa. L'opportunità si riflette in un cambiamento delle priorità durante la pianificazione, che danno la precedenza alle forme sostenibili di mobilità. Vanno inoltre valorizzate le potenzialità della cooperazione regionale, in particolare con il Comune Città di Capodistria e altri soggetti interessati nel campo del trasporto pubblico e dei collegamenti ciclabili a lunga percorrenza.

Dall'analisi della situazione è emerso che oltre alle problematiche ci sono anche alcuni buoni risultati e opportunità in base alle quali è possibile implementare il PUMS:

- La crescita demografica.
- Soddisfazione per quanto riguarda la qualità della vita dei cittadini.
- Le necessità dei cittadini per quanto riguarda la mobilità sostenibile.
- Il potenziale della mobilità pedonale giornaliera e ricreativa.
- Il potenziale del ciclismo per la mobilità, il turismo e la ricreazione.
- Potenzialità di collegamenti competitivi con il Comune Città di Capodistria e i comuni limitrofi della regione.
- Le buone prassi esistenti: autobus estivo, trasporto a chiamata, trasporto marittimo tra le varie zone balneari, parcheggi a pagamento.
- Potenziale di gestione della mobilità: collocamento di punti di collegamento intermodali.
- Traffico di transito e traffico merci scorrevoli.
- Fondamenti di sostenibilità nel Piano regolatore comunale.

04

VISIONE E OBIETTIVI STRATEGICI



Gli obiettivi di sviluppo strategico seguono la visione elaborata nel PUMS del Comune di Ancarano. La visione della regolamentazione del traffico è la base per un'attuazione efficace del PUMS. Numerosi stakeholders hanno partecipato alla formazione della visione (i membri del gruppo di lavoro, l'amministrazione comunale, il pubblico), il che garantisce un sostegno di maggioranza da parte della comunità. La mobilità è compresa in un contesto più ampio di sviluppo urbano e sociale del comune, tenendo conto di tutti i settori importanti, in particolare il quadro delle politiche di assetto territoriale, sviluppo economico, ambiente, inclusione sociale, salute e sicurezza.

La visione della regolamentazione della mobilità sostenibile del Comune di Ancarano per il 2020 è la seguente:

**PENISOLA VERDE.
DECISIONE SAGGIA.**



Il comune di Ancarano offrirà un'alta qualità della vita, che sarà assicurata da uno spazio abitativo ben progettato e ricco di programmi, dall'offerta di posti di lavoro di qualità e dalla conservazione del patrimonio naturale e culturale. In un accogliente e piacevole comune a ridosso del mare e avvolto nella natura, nonché con un alto livello di servizi, le persone verranno e vi ritorneranno con piacere.





Le forme di mobilità attiva, come la mobilità pedonale e ciclabile, hanno un impatto positivo sulla salute pubblica e sull'ambiente, nonché sui bilanci delle famiglie.

I seguenti obiettivi strategici sono fissati per la realizzazione di una visione, basata su un ampio coinvolgimento del pubblico:

- **Migliorare lo spazio vitale** e diminuire gli effetti negativi sulla salute attraverso **abitudini di viaggi più sane** che, aumentano l'attività fisica e riducono l'inquinamento acustico e l'inquinamento atmosferico.
- Sostenere **un'economia ecologica** nel comune attraverso **una regolamentazione globale della mobilità** e dell'accessibilità.
- **Promuovere un turismo sostenibile** aumentando l'attrattiva del comune con **una buona accessibilità alle destinazioni turistiche**, che allo stesso tempo preservi l'identità marittima e non causi nel comune, ulteriori impatti negativi a causa del traffico.
- **Pianificare la mobilità nel comune in modo bilanciato** con parità di trattamento di tutte le modalità di trasporto e l'equilibrio degli investimenti e le misure nel settore.
- **Assicurare un'accessibilità di qualità** per tutta la popolazione residente e i visitatori nel e verso il comune, in primo luogo per le persone con mobilità ridotta - minorenni, anziani e disabili.
- **Migliorare la sicurezza stradale**, soprattutto per gli utenti più vulnerabili - pedoni e ciclisti, tra cui bambini e anziani.

Nei capitoli successivi vengono illustrati gli obiettivi operativi per ciascun asse strategico.



Mostra sul tema della visione del PUMS nell'atrio del Comune di Ancarani.

ASSI STRATEGICI



Per realizzare la visione di una regolamentazione integrata della mobilità nel comune, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano prevede cinque assi chiave, tra di loro interconnessi e complementari, i quali trattano la mobilità pedonale e ciclabile, il trasporto pubblico, il traffico privato e stazionario, il tutto collegato da una pianificazione integrata della mobilità. Tutte queste misure consentiranno di raggiungere gli obiettivi strategici prefissati.

1	2	3	4	5
PIANIFICAZIONE INTEGRATA DELLA MOBILITÀ	MOBILITÀ PEDONALE	MOBILITÀ CICLABILE	TRASPORTO PUBBLICO	TRAFFICO MOTORIZZATO PRIVATO
Garantire una pianificazione integrata della mobilità e la sensibilizzazione degli utenti	L'attuazione dello spostamento a piedi come mezzo importante per superare le distanze	La creazione di infrastrutture e di altre condizioni per lo spostamento in bicicletta	Lo sviluppo di un trasporto pubblico efficiente e attraente	Cambiamento delle abitudini degli utenti del trasporto privato

I cinque assi strategici del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano

Ogni asse strategico evidenzia i principali rischi e le opportunità nonché stabilisce obiettivi operativi e valori da raggiungere, i quali derivano dalla visione e dagli obiettivi strategici. Gli obiettivi sono chiari, misurabili, stimolanti, realistici e programmati per indicare con precisione la direzione degli eventi futuri. Gli obiettivi non sono importanti solo per la selezione delle misure appropriate, ma consentono anche di monitorare l'efficacia e la validità del Piano.

Ancora più importante è il fatto che, oltre agli obiettivi, ogni asse strategico dispone anche di misure accuratamente selezionate per essere socialmente vantaggiose, sostenibili, realizzabili e finanziariamente adeguate.

Il piano d'azione per l'attuazione delle misure è preparato per un periodo di cinque anni e comprende varie misure per tutti e cinque gli assi strategici.

06

PRIMO ASSE STRATEGICO: PIANIFICAZIONE INTEGRATA DELLA MOBILITÀ



L'attuale politica del Comune di Ancarano include attivamente le misure riguardanti la problematica stradale e considera i diversi tipi di progettazione tra i quali anche i principi della sostenibilità. Anche i cittadini sono consapevoli di questa problematica e stanno aumentando le richieste per il miglioramento del sistema stradale, con l'obiettivo di diminuire l'effetto sull'ambiente e considerare maggiormente i membri più vulnerabili della società. Il comune si rende conto che in futuro la pianificazione della mobilità necessiterà di un approccio completo, dove verranno inclusi anche gli obiettivi prefissati e la visione dello sviluppo del comune.



*Gli ostacoli lungo il marciapiede diminuiscono la mobilità di pedoni e ciclisti.
L'obiettivo del comune è di creare aree ciclabili sicure e confortevoli.*

6.1 LE SFIDE

Per garantire un approccio completo verso la pianificazione della mobilità, in futuro sarà necessario coordinare tutte le politiche e gli obiettivi che il comune sta seguendo. Nel processo di pianificazione sarà necessario considerare tutti i diretti interessati e il pubblico coinvolto. Il Comune di Ancarano sta tuttora collaborando con i diversi attori nel campo della regolamentazione della mobilità, il che amplia il grado di trasparenza e di fiducia nel lavoro del comune. In futuro aumenterà la collaborazione reciproca, in quanto numerosi progetti influiscono su tutta la regione. Collaborando reciprocamente sarà possibile realizzare alcuni progetti regionali, per i quali lo stato non nutre particolare interesse e non ci sono a disposizione sufficienti risorse finanziarie.

Le prime sfide si riscontrano con il coordinamento tra gli atti riguardanti il territorio, la politica dei parcheggi e le decisioni riguardanti l'inserimento delle infrastrutture stradali nel territorio. Per un approccio completo sarà necessaria una maggiore coordinazione e consultazione con i diversi dipartimenti comunali che non si occupano direttamente delle infrastrutture e del traffico. Sarà necessario dare più importanza agli aspetti dell'imprenditoria, quelli sociali e soprattutto alla salute. Nella preparazione dei documenti riguardanti il territorio ed il traffico vengono già considerati gli effetti del traffico sulla qualità dell'ambiente di vita e la salute degli abitanti. L'inclusione degli argomenti riguardanti la salute nel processo di creazione degli atti riguardanti il territorio e il traffico, detengono un grande potenziale



Nella SE e nell'asilo bambini e genitori vengono incoraggiati alla mobilità pedonale; hanno a disposizione una strada sicura verso la scuola ovvero l'asilo, viene anche organizzato il pedobus. L'uso della bicicletta viene promosso mettendo a disposizione una rimessa per le biciclette, è disponibile il trasporto con l'autobus e vengono limitati i parcheggi nelle vicinanze della scuola e dell'asilo.

per lo sviluppo. Gli argomenti sulla salute inoltre offrono un punto di appoggio per le campagne di sensibilizzazione che spronano al cambiamento delle abitudini di viaggio.

6.2 OPPORTUNITÀ E RISULTATI OTTENUTI

Nel 2018, il Comune di Ancarani si è unito alla Settimana europea della mobilità segnando il primo passo verso una mobilità sostenibile. Oltre a garantire l'autobus estivo e l'imbarcazione per il trasporto marittimo, ha sottolineato l'interesse di una pianificazione sostenibile anche con la regolamentazione dei parcheggi pubblici a pagamento. L'approccio complessivo verso la pianificazione è confermato anche nel documento del Piano Urbano della Mobilità sostenibile.

La pianificazione territoriale e stradale ha richiesto la formulazione di alcuni documenti tecnici, che mettono in primo piano lo sviluppo dei diversi tipi di mobilità sostenibile, legati anche al turismo.

Decreto del piano regolatore comunale (PRC) del Comune di Ancarani - versione integrata (giugno 2019) documento in cui il comune riconosce l'attuale situazione del traffico, dei sentieri pedonali, delle connessioni ciclistiche, del trasporto pubblico e dell'infrastruttura del trasporto marittimo. Il documento prevede lo sviluppo della rete delle infrastrutture, basata sulle particolarità del territorio e le esigenze economiche del comune. Lo sviluppo della rete stradale sarà conforme ai principi della mobilità sostenibile. Il Comune di Ancarani prevede l'aumento delle forme sostenibili di mobilità e contemporaneamente la moderazione del traffico

automobilistico, del traffico di transito nel centro di Ancarani e del trasporto con autovetture all'interno del comune, prevede inoltre la sistemazione dei collegamenti stradali esistenti e la costruzione di nuovi.

Piano del traffico per il Comune di Ancarani (2018), documento che tratta la categorizzazione delle strade nel territorio del Comune di Ancarani e definisce i loro tipi urbanistici (una particolare attenzione durante la definizione dei diversi tipi urbanistici del traffico, è stata data ai gruppi più vulnerabili, ovvero ai pedoni ed ai ciclisti). Le misure per il miglioramento dello stato delle strade sono definite in base al tipo urbanistico in cui la strada rientra e dai problemi evidenziati sullo specifico tratto della rete stradale. Con tale documento, il Comune di Ancarani ha voluto ottenere dei fondamenti tecnici, in base ai quali potrà gestire interamente la rete stradale, usando un filo conduttore che collegherà sia la risoluzione dei problemi giornalieri che la pianificazione della ristrutturazione della rete stradale. In più offre anche le direttive per la gestione delle aree adibite al traffico che sono direttamente collegate alla rete stradale, come ad esempio i sentieri pedonali e quelli ciclistici.

Decreto sul Parco naturale di Punta Grossa (2018) documento, che oltre a garantire la salvaguardia sostenibile della costa slovena e a mantenere la ricchezza del territorio, la diversità biotica e i valori naturali della parte slovena del Golfo di Trieste, pone le basi per le future strategie di sviluppo e tutela del Parco naturale di Punta Grossa. Le strategie legate alla mobilità, hanno lo scopo principale di diminuire l'influsso negativo sul parco e di aumentare la sicurezza dei visitatori.

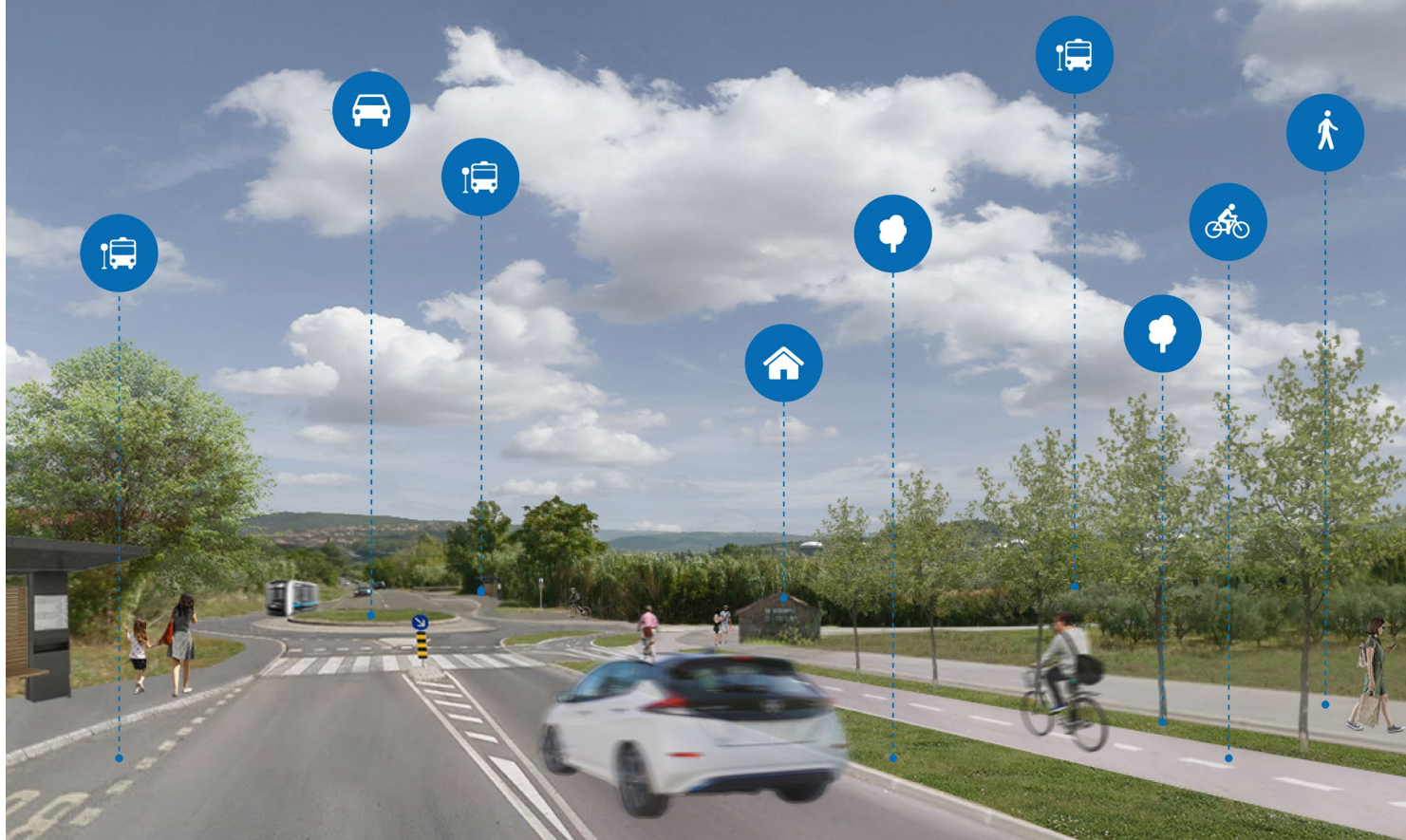
Piano urbanistico dell'abitato di Ancarano (2017), si occupa in particolare della visione dello sviluppo dell'abitato, del concetto dello sviluppo del territorio, della rete stradale nel comune e del trasporto pubblico, del concetto della progettazione urbanistica ed architettonica, delle aree verdi e dell'accesso alla restante infrastruttura economica pubblica. Le linee guida del documento sono conformi con gli aspetti degli obiettivi della mobilità sostenibile.

Esistono inoltre altri documenti, dove lo sviluppo sostenibile ovvero la mobilità, sono definiti come linee guida fondamentali su cui basarsi, il che rappresenta un buon punto di partenza e di sostegno per la pianificazione integrata della mobilità. Questi documenti sono ad esempio il Programma di sviluppo regionale per il Litorale meridionale 2014-2020, la Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile del turismo del Litorale meridionale 2006-2020, il Concetto energetico locale fino al 2020, ecc.

6.3 OBIETTIVI

Obiettivi e valori da raggiungere nel primo asse: PIANIFICAZIONE INTEGRATA DELLAMOBILITÀ

N.prog.	Obiettivi operativi	Valore da raggiungere	Indicatore
1.1	Creare le condizioni sistemiche per la pianificazione integrata della mobilità	Avviare il PUMS nel 2021, da revisionare ogni due anni e aggiornare ogni cinque.	Approvazione, revisione e aggiornamento del PUMS (SI/NO)
		Aumentare la collaborazione nell'ambito della gestione del traffico all'interno dei vari dipartimenti dell'amministrazione comunale	Attuazione degli atti territoriali secondo i principi della mobilità sostenibile
1.2	Cambiare le priorità di pianificazione	Fino al 2022 adottare bilanci comunali, che prevedano il bilanciamento dei fondi tra i diversi sistemi di trasporto.	Parte dei fondi destinati alla mobilità nel bilancio del comune in base alle modalità di trasporto.
		Dal 2021 partecipare attivamente ai progetti europei sul tema della mobilità sostenibile.	Numero di progetti europei sul tema della mobilità sostenibile.
1.3	Inserire i mezzi per il monitoraggio sistematico del settore della mobilità	Entro il 2021 istituire il monitoraggio delle abitudini di viaggio e degli effetti degli investimenti e delle misure.	Attuazione del sistema di monitoraggio e valutazione
1.4	Garantire la trasparenza delle decisioni in tutte le tappe della pianificazione integrata della mobilità	Garantire dal 2021 la partecipazione del pubblico e degli stakeholders in tutte le tappe di sviluppo dei progetti di investimento più ampi.	Percentuale degli investimenti più ampi, dove è stata garantita la partecipazione del pubblico e degli stakeholders
1.5	Rafforzare il ruolo delle misure non vincolanti nel monitoraggio delle abitudini di viaggio	Dal 2021 effettuare annualmente delle campagne di sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile	Numero di campagne di sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile (oltre alla SEM)
		Fino al 2025, approvare e attuare i piani sulla mobilità per le scuole e per i settori che generano maggiore traffico	Numero di maggiori generatori di traffico con un piano della mobilità approvato (ospedale, comune, scuola e asilo, imprese)



Un sviluppo equilibrato di tutte le tipologie di trasporto, adatto sia ai carichi di traffico normali che all'aumento durante la stagione turistica (fonte: VisionPUMS Ancarano). Località: rotonda fra Strada dell'Adriatico e Strada della Ferrovia (progetto del Comune di Ancarano in preparazione)

6.4 MISURE

Nell'ambito della pianificazione integrata della mobilità il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano prevede le seguenti misure:

1. Adozione, avvio, valutazione e aggiornamento del PUMS

La realizzazione e l'adozione del PUMS del Comune di Ancarano nel 2020 significa un processo a lungo termine di pianificazione integrata della mobilità. Nell'ambito della revisione del PUMS, ogni due anni (2022 e 2024) vengono monitorati e valutati i principali indicatori qualitativi e quantitativi della mobilità nel comune (abitudini di viaggio dei cittadini, soddisfazione, salute, ecc.), che costituiranno lo strumento principale per il monitoraggio dell'attuazione della strategia. Il PUMS verrà aggiornato ogni cinque anni, il primo anno di aggiornamento sarà il 2025. Il documento per il comune rappresenta la base per lo sviluppo delle misure.

2. Nomina di un coordinatore per la pianificazione della mobilità integrata

Un coordinatore per la mobilità sostenibile sarà nominato nel Comune di Ancarano per coordinare l'attuazione delle misure del Piano.

3. Preparazione di bilanci equilibrati aumentando la quota di fondi per la mobilità sostenibile

Nella preparazione del bilancio, il comune di Ancarano cercherà di equilibrare le risorse nel campo della mobilità in base a tutte le modalità di trasporto. Verranno aumentati gli investimenti per fornire buone condizioni di sviluppo alla mobilità pedonale, quella ciclabile e ai trasporti pubblici. Oltre a questo, il Comune fornirà finanziamenti anche da altre risorse, come da progetti europei, fondi nazionali, progetti regionali con altri comuni e partner, ecc.

4. Formazione dell'amministrazione comunale e di altri stakeholders che gestiscono la mobilità

Per un'attuazione efficace del PUMS, il Comune di Ancarano effettuerà il necessario coordinamento e corsi di formazione dei dipendenti e di altri stakeholders (progettisti, comuni limitrofi) coinvolti nella mobilità. I corsi di formazione sul tema della mobilità sostenibile si svolgeranno nel quadro di workshop, seminari, convegni, ecc.

5. Realizzazione di campagne di sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile e del cambiamento delle abitudini di viaggio

Le attività promozionali e di sensibilizzazione nel campo della mobilità pedonale, della mobilità ciclabile, del trasporto pubblico e di un uso più razionale dei veicoli a motore danno risultati migliori in combinazione con campagne promozionali che promuovono le modalità di trasporto sostenibili, e queste in combinazione con

condizioni migliori per l'uso di queste modalità. Le attività si svolgeranno in forma di eventi, formazione scolastica e prescolare (ad es. Settimana della mobilità, settimana della sicurezza stradale...), dimostrazioni, mostre, concorsi e promozione da parte dei datori di lavoro. Il Comune inoltre sensibilizzerà il pubblico con slogan per la promozione della mobilità sostenibile. L'obiettivo è di organizzare almeno due eventi all'anno.

6. Un sistema per promuovere progetti di mobilità per i maggiori generatori di traffico

Il Comune di Ancarani incoraggerà lo sviluppo di progetti di mobilità che affrontino in modo completo i problemi di accessibilità per coloro che generano più traffico (ospedale, comune, scuola e asilo, imprese, ecc.).

7. La verifica e l'adeguamento della pianificazione territoriale del comune in modo che vengano rispettati i principi della pianificazione integrata della mobilità

Nell'ambito dell'attuazione del PUMS, il collegamento tra la pianificazione territoriale e la pianificazione della mobilità verrà rafforzato, in particolare per i stakeholders che generano maggiore traffico. Una valutazione integrata dell'impatto delle nuove costruzioni sui trasporti può ridurre i problemi di mobilità in futuro.



Il centro cittadino verrà trasformato in un'area pubblica, destinata principalmente alle persone e non alle automobili (progetto del Comune di Ancarani in preparazione).

8. Aumentare la trasparenza nell'ambito della pianificazione della mobilità attraverso un maggiore coinvolgimento del pubblico e informazioni pubblicamente accessibili

Una delle misure chiave del Piano è garantire un sistema di coinvolgimento delle iniziative pubbliche, professionali e civili, che attraverso un dialogo professionale e varie iniziative, saranno in grado di partecipare alla risoluzione dei problemi riguardanti la mobilità. La popolazione sarà coinvolta ancora più attivamente attraverso sondaggi, workshop, dibattiti pubblici, formazione e promozione.

9. Partecipazione a progetti regionali ed europei sulla mobilità sostenibile

Il comune parteciperà attivamente a progetti regionali ed europei nel campo della mobilità sostenibile. Aderirà regolarmente ai bandi per l'ottenimento di finanziamenti a fondo perduto in questo campo.

10. Collegamento con i comuni limitrofi e altri stakeholders nella pianificazione dei collegamenti stradali e delle misure riguardanti la mobilità sostenibile

Si tratta di progetti pianificati e di misure che hanno un impatto al di fuori dei confini del comune di Ancarani. Per il futuro si prevede principalmente l'espansione della rete ciclabile, del trasporto marittimo e di altri sistemi all'avanguardia.

11. Istituzione di un sistema di monitoraggio delle abitudini di viaggio e analisi dell'occupazione dei parcheggi

Al fine di monitorare le abitudini di viaggio di pedoni, ciclisti, utenti di trasporti pubblici e conducenti e gli effetti degli investimenti e delle misure, verrà istituito un sistema di raccolta dati utilizzando metodi semplici, ripetibili e a basso costo come il conteggio del traffico, i sondaggi e l'analisi delle statistiche pubblicamente disponibili (ad es. USRS).

12. Sistema di monitoraggio delle condizioni delle infrastrutture

Il comune attualmente non dispone di un inventario completo della rete e della segnaletica stradale, non è quindi possibile avere una panoramica delle condizioni attuali e di conseguenza la possibilità di eseguire un monitoraggio reale ed eventuali manutenzioni. In futuro, il Comune garantirà un sistema di monitoraggio delle infrastrutture stradali (es. la careggiata, i segnali stradali, dati geodetici ...), che consentirà la ristrutturazione di tutte le zone critiche, che attualmente non sono adatte a tutti gli utenti: bambini, anziani, disabili fisici e sensoriali, utenti su veicoli con ruote più piccole, ciclisti, utenti su sedia a rotelle, carrozzine, ecc.

SECONDO ASSE STRATEGICO: LA MOBILITÀ PEDONALE



Camminare è il movimento più naturale, ecologico e salutare che ci sia. È adatto per percorrere distanze brevi e quando si utilizzano vari ausili, né l'età né la salute sono un ostacolo. Anzi, l'utilizzo di qualsiasi mezzo di trasporto comporta almeno un po' di cammino, come da o verso una stazione o un parcheggio pubblico. È quindi fondamentale che lo spostamento a piedi sia riconosciuto come una componente importante di qualsiasi sistema di mobilità, soprattutto negli insediamenti. Molti dei tragitti più corti, attualmente percorsi in auto, potrebbero essere effettuati a piedi, il che ridurrebbe l'impatto sull'ambiente, sull'inquinamento acustico, sulle infrastrutture stradali, sulla congestione del traffico, contribuendo allo stesso tempo ad una migliore salute pubblica.

7.1 LE SFIDE

Un prerequisito per camminare in sicurezza è la presenza di un'infrastruttura adeguata. Sebbene i marciapiedi siano spesso troppo stretti, inadatti ai disabili e occupati da autovetture e i percorsi pedonali presentino spesso interruzioni (ad es. in prossimità dell'ospedale di Valdoltra, tra Santa Caterina e l'Adria...).

Nell'entroterra di Ancarani, invece, non ci sono collegamenti pedonali che permettano di camminare in sicurezza. Le sole strade non soddisfano gli standard richiesti in termini di illuminazione, marciapiedi o banchine, velocità consentite, attraversamenti, ecc. (ad es. Strada Ivančič Franc-Rudi, Vicolo del Panorama, Via dei Vigneti).

Le strade principali, come la Strada dell'Adriatico (all'interno dell'insediamento), Via Ivan Regent e Via Josip Srebrnič sono le meglio attrezzate con i marciapiedi. Secondo le linee guida per la promozione degli spostamenti a piedi nelle aree urbane, è evidente che mancano alcuni elementi che renderebbero la pedonalità più attraente. I percorsi pedonali privi di traffico automobilistico sono pochi e predominano nel Parco naturale di Punta Grossa.

Lo spostamento a piedi non è tra le principali modalità di viaggio. Secondo i risultati del sondaggio, solo il 2% della popolazione, che ha aderito al sondaggio, si reca a piedi al lavoro (N = 112) e il 19% a scuola (N = 27), il che deriva dal forte predominio dell'uso del veicolo personale. In futuro, saranno, pertanto, necessarie più attività di sensibilizzare delle persone sull'importanza della mobilità pedonale.



I percorsi pedonali nel comune sono spesso interrotti, l'orientamento nello spazio è scarso, i marciapiedi non sono, per lo più, adatti alle persone con disabilità, sono spesso troppo stretti e occupati da automobili.

Lo obiettivo del comune è quello di costruire percorsi pedonali sicuri e confortevoli e di regolamentare il traffico stazionario.



*Mancanza di elementi per migliorare le condizioni dei pedoni.
L'obiettivo del comune è quello di creare aree pubbliche attraenti.*

I cittadini sono molto insoddisfatti dell'illuminazione pubblica delle strade e dell'inadeguatezza di queste per gli anziani e i disabili. L'accesso alle principali istituzioni per le persone con disabilità motorie e sensoriali è limitato. La rete stradale è per lo più organizzata con rampe di pendenza, ma le barriere architettoniche lungo e negli edifici pubblici sono ancora presenti o non adeguatamente abbattute in alcuni punti. In futuro sarà necessario prestare, a questo settore, maggiore attenzione: occuparsi scrupolosamente dei dettagli di implementazione, che spesso vengono notati dagli utenti e non dai pianificatori.

7.2 OPPORTUNITÀ E RISULTATI OTTENUTI

In una zona delle dimensioni di Ancharano, dove è possibile raggiungere a piedi in 15 minuti tutte le aree dell'insediamento (ad esempio Valdoltra e Santa Caterina), è di primaria importanza mantenere ed ampliare le opportunità pedonali. Le zone periferiche del comune sono da Ancharano raggiungibili a piedi in 40 minuti.

Le condizioni per gli spostamenti a piedi sono favorevoli, in quanto la zona presenta un rilievo prevalentemente pianeggiante, un clima favorevole e le strade più trafficate sono per lo più dotate di marciapiedi, che hanno accesso ai passaggi pedonali con scivoli per persone disabili. Il desiderio dei cittadini è quello di completare le parti mancanti dei marciapiedi lungo le strade principali

dell'insediamento e di ampliare la rete di percorsi pedonali anche nelle altre zone del comune. Desiderano, al contempo, una maggiore attrattività delle aree pedonali ed un aumento della sicurezza con l'ampliamento dell'illuminazione pubblica.

Nell'area del comune ci sono diversi percorsi ricreativi legati al patrimonio naturale e culturale (diversi brevi percorsi ricreativi presso Punta Grossa, il sentiero di montagna di Bebler, il sentiero Ancharano-Tignano). Camminare sarebbe ancora più piacevole se l'accesso ad alcune aree pedonali non fosse limitato (porto di Capodistria, vecchio ospedale, campeggio turistico Adria, ospedale di Valdoltra, complesso residenziale Oltra, Centro di cura e villeggiatura di Punta Grossa, ecc.). I principali ostacoli che si verificano nelle aree citate sono la presenza di recinzioni, l'accesso impossibilitato o limitato per i disabili e di conseguenza l'accesso interrotto lungo la costa.

In un periodo in cui, per i cittadini la scelta della modalità di viaggio dipende dai fattori tempo e sicurezza, l'avvicinare le persone allo spostamento a piedi diventa quasi una sfida. La distanza ottimale di camminata quotidiana equivale ad una distanza fino a due chilometri. Visto che, in media, una persona cammina ad una velocità di cinque chilometri orari, un chilometro viene percorso in 12 minuti. Ne deriva che, la maggior parte del comune a partire dal centro cittadino è raggiungibile a piedi in poco più di venti minuti.

Nel sondaggio sottoposto ai cittadini, il 30% degli intervistati ha affermato che, in condizioni adeguate, al posto dell'attuale tragitto al lavoro effettuato in automobile, sceglierebbe lo spostamento a piedi o tramite bicicletta. Tra le maggiori motivazioni che porterebbero a questa scelta, si riscontra la sistemazione di aree pedonali e ciclabili migliori e più sicure, segue un'adeguata sistemazione delle aree pubbliche e il completamento della rete di illuminazione pubblica.

Con un'adeguata politica dei parcheggi e la possibilità di una modalità di viaggio combinata, camminare per una persona sana ad Ancarani, nell'entroterra o lungo la costa sarebbe un'opportunità per mantenersi sani e vitali, oltre che a contribuire ad un migliore ambiente abitativo. Le ridotte dimensioni del comune sono un vantaggio per gli spostamenti a piedi, il che va sfruttato, in quanto le distanze più brevi sono più facilmente percorribili a piedi, che con l'automobile, soprattutto perché per quest'ultima è necessario cercare ogni volta un luogo adatto al posteggio.

7.3 OBIETTIVI

Obiettivi e valori da raggiungere nel secondo asse: la mobilità pedonale

N.prog.	Obiettivi operativi	Valore da raggiungere	Indicatore
2.1	Aumentare la percentuale degli spostamenti a piedi	Aumentare gli spostamenti a piedi da e verso il lavoro dal 2 al 5% entro il 2025	Percentuale degli spostamenti a piedi da e verso il lavoro in base all'analisi dello stato attuale (sondaggio)
		Aumentare gli spostamenti a piedi da e verso la scuola dal 19 al 25% entro il 2025	Percentuale degli spostamenti a piedi da e verso la scuola in base all'analisi dello stato attuale (sondaggio)
		Aumentare gli spostamenti a piedi per commissioni varie dal 9 al 15% entro il 2025	Percentuale degli spostamenti a piedi per commissioni varie in base all'analisi dello stato attuale (sondaggio)
2.2	Assicurare le condizioni affinché la maggioranza dei cittadini possa effettuare a piedi la gran parte dei percorsi più brevi	Stabilire le principali connessioni mancanti nella rete dei percorsi pedonali ed eliminare i maggiori punti problematici nel comune per i pedoni entro il 2025	Lunghezza dei nuovi percorsi pedonali
2.3	Migliorare la sicurezza stradale e il senso di sicurezza dei pedoni	Eliminare il numero di pedoni gravemente feriti e morti entro il 2025	Numero di pedoni coinvolti in incidenti stradali
2.4	Migliorare l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta	Adattare l'infrastruttura esistente nell'area dell'intero comune alle persone con disabilità fisiche e sensoriali entro il 2025.	Numero di zone e collegamenti con infrastrutture adeguate alle persone a mobilità ridotta

7.4 MISURE

Nell'ambito della mobilità pedonale il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano prevede le seguenti misure:

1. Costruzione di aree pedonali all'interno dell'insediamento di Ancarano

Nell'ambito dell'analisi dello stato attuale, sono state individuate carenze nelle aree pedonali. Il Comune di Ancarano preparerà i piani necessari e otterrà la documentazione per la manutenzione e la ricostruzione delle aree pedonali esistenti e per la costruzione di nuove. Lo scopo è quello di creare nuove aree in Vicolo degli Olivi, in Via Josip Srebrnič e nella zona Campi lunghi e di organizzare i collegamenti tra le vie del centro e l'area del cimitero. L'infrastruttura sarà adattata anche alle persone a mobilità ridotta.

2. Costruzione delle aree pedonali mancanti fuori dal centro di Ancarano

Il Comune di Ancarano, in collaborazione con la Direzione della Repubblica di Slovenia per le Infrastrutture, costruirà gradualmente i marciapiedi mancanti lungo la strada statale (Strada dell'Adriatico). Verranno, inoltre, organizzati e migliorati i collegamenti tra le diverse aree di insediamento all'interno del Comune di Ancarano. Avranno la priorità Vicolo del Panorama, Strada all'Adriatico e Strada della Ferrovia.

3. Potenziamento di percorsi scolastici sicuri

La scuola elementare e l'asilo nido si trovano nella zona centrale del Comune di Ancarano. Un'unità dell'asilo fa parte dell'istituto Scuola elementare e asilo di Ancarano, mentre l'unità dell'asilo italiano è situata in un luogo separato. Gli alunni vanno a scuola a piedi, con lo scuolabus e alcuni anche in bicicletta. I percorsi scolastici attraversano in parte aree dove non ci sono infrastrutture adeguatamente attrezzate, il che mette a rischio la sicurezza stradale degli alunni. Il comune sistemerà i percorsi che non consentono di camminare in sicurezza durante il tragitto verso la scuola o l'asilo nido; verranno introdotte misure di moderazione del traffico, costruzione di marciapiedi, segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione, ecc. Questa sistemazione dei percorsi scolastici per renderli più sicuri verrà effettuata ogni anno. Tra le varie attività di promozione della mobilità pedonale, ci saranno anche corsi di formazione per presidi e insegnanti.

4. Sistemazione di attraversamenti pedonali più sicuri

Nelle zone ad alto traffico, verranno sistemati gli attraversamenti pedonali esistenti e predisposti quelli mancanti, saranno inoltre effettuati piccoli interventi per ridurre il numero di punti pericolosi. Nei punti critici saranno predisposti attraversamenti pedonali nel rispetto

delle norme di sicurezza, con un'adeguata segnaletica per una migliore visibilità, un'illuminazione adatta e la moderazione del traffico (es. attraversamenti pedonali rialzati) e il miglioramento delle condizioni per i disabili. Le misure verranno integrate da un efficace controllo della velocità dei veicoli motorizzati.

5. Sistemazione e segnaletica dei percorsi ricreativi e tematici

La sistemazione dei percorsi ricreativi esistenti e l'introduzione di nuovi migliorerà l'accessibilità sia all'interno del comune sia da e verso il vicino comune di Capodistria. I percorsi tematici (ad es. Adria - Santa Caterina e quelli nel Parco naturale di Punta Grossa) contribuiranno ad aumentare la visibilità turistica del Comune di Ancarano. Una segnaletica adeguata delle singole aree dell'insediamento e l'introduzione di cartelli indicanti il tempo di percorrenza verso i punti di maggior rilievo (ad es. fino al negozio: 15 minuti), aumenteranno l'attrattiva e la visibilità dei percorsi pedonali. La segnaletica verrà uniformata a quella ciclabile. Sarà migliorata la sua visibilità, il che vale anche per la segnaletica dei percorsi ricreativi, turistici e tematici. I percorsi polivalenti saranno contrassegnati allo stesso modo per tutti gli utenti.

6. Completamento della rete d'illuminazione pubblica

In base al principio di limitazione dell'inquinamento luminoso, l'esistente rete di illuminazione pubblica verrà notevolmente integrata, consentendo a tutti gli utenti di utilizzare le aree pubbliche in modo più sicuro durante la notte. L'illuminazione pubblica sarà adattata e aggiornata su alcuni tratti stradali non ancora illuminati, come lungo la Strada dell'Adriatico (Valdolta - Oltra - Punta Grossa - Valico di frontiera Lazzaretto) e nelle altre strade all'interno delle aree residenziali (Al Boschetto, Via Ivan Cah- Iskra, Vicolo per Brida, ecc.) e presso le zone balneari.

7. Miglioramento delle infrastrutture per l'aumento dell'attrattività dei percorsi pedonali

La selezione e l'installazione di attrezzature urbane appropriate come panchine, fontanelle, lampioni, cestini per i rifiuti e per le deiezioni dei cani, cartelli con indicazioni temporali (ad es. fino a scuola: 15 minuti) e una piantumazione aggiuntiva forniranno uno spazio pubblico più attraente e confortevole agli spostamenti a piedi. In questo modo si raggiungerà una sistemazione integrata del centro di Ancarano, dei dintorni della scuola e dell'asilo e dei percorsi pedonali nelle aree urbane (ad es. Via Josip Srebrnič, Vicolo del Panorama, ecc.), nonché del Parco naturale di Punta Grossa.

8. Attività di promozione della mobilità pedonale tra i bambini

È dato di fatto che le esperienze e le abitudini acquisite durante l'infanzia influenzeranno i comportamenti in età adulta, per questo motivo è di particolare importanza

promuovere la mobilità sostenibile tra i giovani. Nell'asilo e nella scuola, la mobilità pedonale verrà promossa tramite varie attività promozionali e educative (ad es. con il piano di mobilità, con il pedobus, il gioco del serpente, ecc.).



La creazione di una zona pedonale nella zona centrale dell'insediamento fornirà ai pedoni un accesso sicuro e piacevole ai luoghi pubblici. Il centro dell'insediamento sarà piacevole per l'intrattenimento dei cittadini e dei visitatori e sarà collegato con la costa. (fonte: Visione PUMS Ancarano)

Località: Collegamento del centro dell'insediamento con la costa (progetto del Comune di Ancarano in preparazione)

08

TERZO ASSE STRATEGICO: MOBILITÀ CICLABILE

La mobilità ciclabile, oltre ad essere un'attività ricreativa sana, rappresenta anche un modo di viaggiare ecologico, non provoca rumore e riduce i problemi di parcheggio. In un'area abitata consente anche il superamento più rapido di distanze brevi. Per ragioni economiche, ecologiche e ricreative, la mobilità ciclabile si sta reintegrando nel sistema della mobilità, acquisendo un ruolo e un'importanza sempre maggiori come alternativa al trasporto in automobile.

8.1 LE SFIDE

La struttura dei ciclisti delinea che nel comune di Ancarani prevalgono i ciclisti ricreativi. Le infrastrutture dedicate esclusivamente ai ciclisti nel comune sono praticamente inesistenti. Il ciclismo viene praticato per lo più lungo l'altamente trafficata Strada dell'Adriatico, priva di segnaletica adeguata e perciò rappresenta un grande rischio per tutti gli utenti della strada, compresi i pedoni, quando i ciclisti utilizzano il marciapiede. Ben il 91% degli intervistati (N = 172) valuta che la sicurezza per quanto riguarda la mobilità ciclabile sia molto scarsa.

L'uso della bicicletta come mezzo per andare al lavoro, a scuola e per svolgere faccende pomeridiane non è frequente. Solamente il 4% degli intervistati usa la bicicletta per andare a scuola e al lavoro, mentre solo il 3% la usa per faccende private.

I risultati del sondaggio mostrano che praticamente tutti gli aspetti della mobilità ciclabile, dall'infrastruttura al posteggio, sono problematici e sono valutati molto peggio rispetto alle infrastrutture pedonali. Ciò è confermato anche dalla minore percentuale di ciclisti rispetto alle persone che si spostano a piedi. La stragrande



Mancanza di parcheggi e rastrelliere per biciclette che consentono un posteggio sicuro con possibilità di bloccaggio. L'obiettivo del comune è quello di costruire moderni parcheggi per biciclette.



Migliorare la sicurezza stradale, soprattutto per gli utenti più vulnerabili - pedoni e ciclisti, tra cui bambini e anziani (fonte: Visione PUMS Ancarani)
Località: Via Rudi Mahnič - Brkinc (Comune di Ancarani: progetto pilota per il riassetto di tutte le strade interne nella parte alta dell'insediamento di Ancarani)

maggioranza concorda sulla necessità di organizzare più zone ciclabili, fornire aree di parcheggio per biciclette e moderare il traffico motorizzato privato.

I ciclisti non hanno le condizioni adatte per posteggiare o riporre le biciclette, per tale motivo spesso scelgono di non usarle. In futuro, sarà importante fornire posteggi per biciclette in tutti i luoghi pubblici che si trovano fra le destinazioni di viaggio, ad es. edifici pubblici, aree ricreative, località turistiche, ecc. e nei principali punti di transito, come le fermate degli autobus e i parcheggi, per garantire in tal modo le condizioni di multimodalità dei servizi di trasporto.

8.2 OPPORTUNITÀ E RISULTATI

Le possibilità di praticare il ciclismo nel comune di Ancarani sono favorevoli, sia in termini di clima che di distanze, tranne che per il dislivello tra le zone residenziali sopra Via Josip Srebrnič e il centro di Ancarani. Un'area delle dimensioni di Ancarani, dove le distanze percorse dai residenti si concentrano per lo più all'interno della zona residenziale, sono piuttosto brevi e ideali per l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto. Grazie al clima favorevole della zona costiera il ciclismo, come mezzo di trasporto, può essere utilizzato praticamente tutti

i giorni durante l'arco dell'anno. Forse meno adatte al ciclismo sono le calde giornate estive a causa delle temperature estreme o del vento, un potenziale ostacolo è rappresentato anche dal terreno collinare nell'entroterra. All'estero questo tipo di problema viene risolto con l'uso di biciclette elettriche.

Grazie alle distanze relativamente brevi è possibile percorrere in bicicletta in brevissimo tempo, cca. in meno di cinque minuti la maggior parte di Ancarani e in 10 minuti, raggiungere anche le zone in periferia (ad es. Punta Grossa), in 20 minuti invece si arriva al vicino comune di Capodistria.

Nell'ambito del piano della mobilità sostenibile, il Comune intende progettare una rete di piste ciclabili, con l'obiettivo di migliorare la situazione esistente. La rete ciclabile dovrebbe essere coordinata sia a livello intercomunale che regionale e la parte portante della rete nel comune dovrebbe essere la Strada dell'Adriatico.

Per aumentare l'attrattività della mobilità ciclabile, bisognerà garantire parcheggi adeguati e un deposito per biciclette presso tutte le istituzioni pubbliche e nei punti di transito importanti, come le fermate degli autobus e i parcheggi P + R.

8.3 OBIETTIVI

Obiettivi e valori da raggiungere nel terzo asse: MOBILITÀ CICLABILE

N.prog.	Obiettivi operativi	Valore da raggiungere	Indicatore
3.1	Aumentare la percentuale degli spostamenti in bicicletta	Aumentare gli spostamenti in bicicletta da e verso il lavoro dal 4% al 8% entro il 2025	Percentuale degli spostamenti in bicicletta da e verso il lavoro in base all'analisi dello stato attuale (sondaggio)
		Aumentare gli spostamenti in bicicletta da e verso la scuola dal 4% al 8% entro il 2025	Percentuale degli spostamenti in bicicletta da e verso la scuola in base all'analisi dello stato attuale (sondaggio)
		Aumentare gli spostamenti in bicicletta per commissioni varie dal 3% al 6% entro il 2025	Percentuale degli spostamenti in bicicletta per commissioni varie in base all'analisi dello stato attuale (sondaggio)
3.2	Assicurare le condizioni affinché la maggioranza dei cittadini possa effettuare la maggioranza dei tragitti brevi in bicicletta	Stabilire almeno due nuove connessioni ciclabili entro il 2025.	Lunghezza dei collegamenti ciclabili
		Garantire parcheggi per biciclette adeguati vicino a tutti gli edifici pubblici entro il 2025.	Numero di edifici pubblici muniti di parcheggi per biciclette
3.3	Migliorare la sicurezza stradale e il senso di sicurezza dei ciclisti	Azzerare il numero di ciclisti gravemente feriti e morti entro il 2025	Numero di ciclisti coinvolti in incidenti stradali
3.4	Migliorare le condizioni per il turismo ciclistico	Aumentare il numero di cicloturisti nel comune entro il 2025.	Istituzione del turismo ciclistico

8.4 MISURE

Nell'ambito della mobilità ciclabile il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano prevede le seguenti misure:

1. Preparazione della documentazione progettuale per i collegamenti ciclabili

Lo scopo di questa misura è di preparare la documentazione progettuale per la costruzione di aree ciclabili. La rete ciclabile sarà composta da collegamenti primari e secondari che forniranno l'accesso alle principali destinazioni nel comune di Ancarano. I collegamenti primari costituiranno la base della rete ciclabile che

sarà separata dal traffico automobilistico. La rete sarà completata da collegamenti secondari che passeranno per strade meno trafficate a velocità inferiori. Il traffico automobilistico verrà moderato gradualmente sui singoli tratti. Per migliorare la sicurezza delle aree ciclabili, verrà aggiornata l'illuminazione pubblica usando tecnologie che garantiscano un inquinamento luminoso minimo e in conformità con gli standard di sicurezza (luci pavimentali e altre misure per migliorare la sicurezza), verranno costruiti passaggi ciclabili nelle zone con maggiore traffico ciclistico e motorizzato.

2. Costruzione di aree ciclabili all'interno dell'insediamento di Ancarano

La mancanza di infrastrutture ciclabili è uno dei principali

ostacoli alla mobilità ciclabile. L'obiettivo finale della misura è quello di organizzare aree per i ciclisti all'interno dell'insediamento di Ancarani, armonizzate con le linee guida nazionali e in conformità con vari fattori come la velocità e il volume del traffico (ad esempio la necessità di una corsia ciclabile, area mista, pista, percorso). Nelle aree in cui non c'è spazio per le infrastrutture ciclabili e / o sono presenti ostacoli, come auto parcheggiate o alte velocità del traffico, un'appropriata gestione del traffico fornirà condizioni migliori per la mobilità ciclabile. Ciò include la moderazione del traffico, l'eliminazione o la modifica dei parcheggi, la modifica del regime di traffico, ecc. La rete sarà concepita in modo sicuro, fitta e con buone connessioni, per poter garantire una buona accessibilità. Il principio guida della pianificazione sarà garantire la sicurezza di ciclisti e dei pedoni, tenendo conto del principio di separare i ciclisti dal traffico automobilistico, quando assolutamente necessario e mescolare le diverse tipologie di traffico se risulta sicuro.

3. **Disposizione delle aree ciclabili al di fuori del centro abitato di Ancarani**

I percorsi ciclabili collegheranno le varie zone abitate all'interno del comune, oltre a quelle regionali e nazionali, ciò comprende soprattutto i collegamenti con i comuni limitrofi (es. Comune Città di Capodistria e Muggia in Italia). La mobilità ciclabile ha un grande potenziale anche al di fuori dell'area urbana, sia come mezzo di trasporto che a scopo ricreativo. Verrà data la priorità alla costruzione del collegamento ciclabile lungo la Strada dell'Adriatico e la Strada della Ferrovia.

4. **Parcheggi e attrezzature urbane per biciclette**

Garantire parcheggi per biciclette che siano sicuri e semplici da usare sono aspetti importanti per migliorare le condizioni della mobilità ciclabile e molto spesso trascurati. Le rastrelliere convenzionali che prevedono

l'agganciamento della ruota anteriore non sono adatte in quanto consentono il posteggio di una sola bicicletta e possono provocare la deformazione dei cerchioni e altri danni. Per le necessità di sosta breve, soprattutto in prossimità di edifici pubblici (scuole, negozi, farmacia, amministrazione comunale, strutture per attività sportive e culturali) e dei punti turistici (parco naturale, zone balneari ...) verranno fornite rastrelliere per biciclette adeguate, a forma di U rovesciata, che consentono il bloccaggio contemporaneamente sia del telaio che di almeno una delle ruote. Su questo tipo di rastrelliera possono essere fissate due biciclette alla volta, ciascuna su un lato. Dove necessario, i parcheggi saranno dotati di una tettoia per la protezione dalle intemperie, consentendo un parcheggio prolungato delle biciclette. Poiché la multimodalità è uno dei temi chiave della mobilità sostenibile (la combinazione bicicletta-autobus / treno è molto popolare all'estero), anche le fermate degli autobus avranno a disposizione parcheggi per biciclette. La sistemazione verrà realizzata in fasi, a seconda del numero di utenti presso le strutture pubbliche.

5. **Sistema di noleggio biciclette / e-bike**

Verranno esaminate varie opzioni per un sistema di noleggio biciclette / e-bike e altre forme di micro-mobilità (monopattini...). È consigliabile che il sistema sia compatibile con i collegamenti dei comuni limitrofi nel Litorale. Le stazioni sarebbero distribuite a griglia lungo le principali località, comprese le fermate degli autobus principali, nelle vicinanze dei punti turistici, vicino a negozi e istituzioni pubbliche, presso i parcheggi P + R (punti multimodali), ecc. Di conseguenza risulta sensato anche l'uso delle e-bike, per superare più facilmente distanze e salite, a condizione di un'infrastruttura ciclabile sicura e ben mantenuta. La tessera utente viene collegata ad altri servizi nel comune (autobus, parcheggi, ecc.), per contribuire ad integrare le varie modalità di trasporto e facilitarne l'utilizzo.

*Le potenzialità nel campo della mobilità ciclabile possono essere sviluppate garantendo una buona rete ciclabile.
(progetto del Comune di Ancarani e della DRSI in preparazione)*



09

QUARTO ASSE STRATEGICO: TRASPORTO PUBBLICO



Il futuro degli spostamenti quotidiani è senza dubbio, il trasporto pubblico, poiché aumenta l'efficienza della mobilità nel suo complesso e riduce la congestione del traffico e i problemi di parcheggio. È più ecologico dell'uso delle automobili private e svolge un ruolo socialmente utile, poiché consente la mobilità anche alle persone che non possono utilizzare altre forme di trasporto (anziani, bambini e persone sprovviste di auto privata). Lo scopo è quello di consentire alle persone di scegliere un mezzo di trasporto alternativo. Un sistema di mobilità pubblica di qualità deve essere interessante per i potenziali viaggiatori, soddisfare determinati criteri quali convenienza economica, facilità d'accesso e una buona connessione e soprattutto, essere veloce ed avere un servizio di qualità.

9.1 LE SFIDE

La quota dei cittadini che utilizza quotidianamente il trasporto pubblico (TP) è molto bassa. Solo il 7% della popolazione residente intervistata prende l'autobus. Di questi, il 2% viaggia con esso almeno 5 volte alla settimana mentre l'88% degli intervistati non usa il trasporto in autobus o lo usa solo poche volte all'anno. Nel sondaggio, i cittadini hanno valutato relativamente bene lo stato del trasporto pubblico nel comune. Gli intervistati hanno espresso la massima soddisfazione per la disponibilità del trasporto pubblico (91%), le linee (85%) e l'intervallo tra le corse (81%) dell'autobus estivo, nonché la frequenza delle fermate (86%) e i prezzi dei biglietti dell'autobus interzonale (85%). Il livello di soddisfazione più basso è stato dato agli intervalli tra le corse dell'autobus interzonale, dove solo la metà degli intervistati (48%) si è dichiarata soddisfatta della situazione attuale. È emerso che non vogliono utilizzare i mezzi pubblici principalmente a causa del dispendio di tempo di quest'ultimi, e per di più persiste tra gli intervistati l'abitudine alla guida e il desiderio di possedere un'automobile propria.

Il trasporto pubblico è utilizzato in prevalenza dai ragazzi in età scolare e dai pensionati. Alcuni orari sono pertanto adeguati agli orari scolastici e non sono quindi adatti agli altri potenziali utenti nelle ore pomeridiane. Inoltre, gli autobus non sono idonei alle persone con disabilità fisiche e sensoriali, dovrebbero essere, infatti, adattati meglio alle esigenze locali, all'ambiente, al trasporto di biciclette e ai disabili.

Nel Comune di Ancarani la mobilità pubblica offre il trasporto con autobus interzonale ed estivo (all'interno del comune) e lo scuolabus. La linea regolare dell'autobus interzonale copre il tratto lungo la Strada dell'Adriatico, dal valico di confine a Lazzaretto fino a Capodistria, la quale collega poi Ancarani alla rete pubblica intercomunale e alla stazione ferroviaria di Capodistria. L'autobus estivo invece segue il tratto Confine Lazzaretto - Ancarani - Bonifica - Crevatini. Nonostante la vicinanza del confine di stato, non esiste un collegamento pubblico internazionale con la vicina Italia, che passi per il comune di Ancarani.

All'interno del comune di Ancarani ci sono otto fermate dell'autobus poste su entrambi i lati della carreggiata. Non tutte le fermate sono munite di tettoia e pannelli informativi, alcune non hanno la pensilina o, in altri casi, la fermata non è nemmeno contrassegnata. Nessuna fermata è dotata di moderne tecnologie, come ad esempio la notifica elettronica dell'orario di arrivo dell'autobus. Vicino ad alcune fermate (ades. in prossimità dell'Ospedale di Valdoltra e nel centro di Ancarani) ci sono dei parcheggi, i quali non usufruiscono della formula P + R e vicino alle fermate degli autobus non ci sono posteggi per biciclette.

Il Comune di Ancarani non ha una linea ferroviaria sul proprio territorio. Tuttavia, con un appropriato coordinamento degli orari dei treni e degli autobus tra Capodistria e Ancarani, esiste la possibilità di instaurare un sistema intermodale con la stazione ferroviaria di Capodistria.

Attualmente non esiste un trasporto pubblico marittimo. Un potenziale per il ripristino del trasporto



*Fermata dell'autobus priva di pensilina, panchina e pannelli informativi.
L'obiettivo del comune è quello di allestire nuove e più moderne fermate degli autobus.*

pubblico marittimo con i comuni limitrofi e con l'Italia è rappresentato dall'attuale infrastruttura portuale nel complesso dell'Adria Ancarano.

9.2 OPPORTUNITÀ E RISULTATI OTTENUTI

Anche la bozza del Piano regolatore comunale del Comune di Ancarano (PRC) include, tra le priorità per il raggiungimento degli obiettivi, l'ammmodernamento e lo sviluppo del trasporto pubblico nel comune. Gli obiettivi del PRC nel campo del trasporto pubblico prevedono una riduzione del numero di viaggi in automobile, aumentando al contempo le forme di mobilità sostenibili con il conseguente aumento del benessere di cittadini e visitatori. Più precisamente, è prevista una linea circolare di trasporto pubblico all'interno dell'insediamento di Ancarano e uno tra i due parcheggi d'ingresso nel comune (tra le zone Vecchio ospedale e Lazzaretto).

Le fermate degli autobus sono relativamente nuove. La maggior parte delle fermate sono in vetro, il che consente agli utenti una migliore visibilità. Le fermate sono dotate di pannelli con gli orari, panchine e cassonetti. La maggioranza delle fermate è ben accessibile, con marciapiedi e attraversamenti pedonali nelle vicinanze.

Nel periodo estivo, tra le fermate situate nel Comune di Ancarano nella tratta Lazzaretto - Capodistria, circola il c.d. autobus estivo. Si tratta di una linea di autobus gratuita che collega il centro di Ancarano con i parcheggi e le spiagge di Ancarano. La linea è attiva da fine giugno a inizio settembre e circola tutti i giorni della settimana a intervalli di circa un'ora. Questo servizio segue le linee guida della mobilità sostenibile e contribuisce a ridurre sensibilmente la necessità e l'occupazione dei parcheggi in prossimità dei punti turistici.

Nell'ambito del trasporto pubblico marittimo, l'area comunale presenta come idonei i moli a Santa Caterina, in prossimità del campeggio dell'Adria e a Valdoltra. Tutte e tre le località hanno il potenziale per connettersi al trasporto pubblico di autobus e alla rete ciclabile, quindi sarebbe sensato introdurre un trasporto marittimo pubblico.

Nella stagione estiva 2020 è stato messo a disposizione anche un servizio passeggeri, ovvero il trasporto pubblico marittimo nella rotta Ancarano-Capodistria-Isola-Pirano, disponibile il sabato e la domenica, due volte al mattino e due volte al pomeriggio nell'ambito del progetto CROSSMOBY. L'obiettivo del progetto è la promozione



Grazie al trasporto gratuito nell'ambito del progetto Sopotniki, finanziato dal Comune di Ancarano, i cittadini più anziani di Ancarano possono recarsi dal medico, agli uffici pubblici e svolgere altre commissioni. L'obiettivo del comune è quello di stabilire una mobilità sostenibile (trasporti scolastici, trasporto di anziani, autobus estivo, mobilità interna,...) con veicoli elettrici.

della mobilità sostenibile e di servizi di trasporto passeggeri intermodali.

Già da alcuni anni, il Comune ha stabilito una collaborazione con l'ente 'Sopotniki', in base alla quale si occupa del finanziamento del servizio di trasporto gratuito per gli anziani, che per vari motivi non possono guidare da soli, raggiungere vari servizi o andare a fare commissioni.

9.3 OBIETTIVI

Obiettivi e valori da raggiungere nel quarto asse: TRASPORTO PUBBLICO

N.prog.	Obiettivi operativi	Valore da raggiungere	Indicatore
4.1	Aumentare l'uso del trasporto pubblico	Aumentare gli spostamenti da e verso il lavoro tramite TP dal 4% all'8% entro il 2025	Percentuale degli spostamenti da e verso il lavoro tramite TP
		Aumentare il numero di utenti del trasporto pubblico a chiamata del 100% entro il 2025.	Numero di utenti del trasporto pubblico a chiamata sul territorio del comune di Ancarano
4.2	Migliorare l'accesso dei disabili al TP	Adattare tutti i veicoli e le fermate alle persone con disabilità entro il 2025.	Percentuale (numero) di veicoli e fermate idonei ai disabili
		Creazione di un'offerta di trasporto per disabili.	Offerta di trasporto per disabili istituita
4.3	Migliorare la qualità dell'offerta del TP	Aumentare la diversificazione delle offerte di trasporto pubblico nel comune, adattate alle diverse situazioni e ai gruppi di utenti.	Numero di modalità di TP nel comune

9.4 MISURE

Nell'ambito del trasporto pubblico il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarano prevede le seguenti misure:

1. **Elaborazione di uno studio di fattibilità integrale per l'introduzione del trasporto marittimo intercomunale**

Verranno esaminate, in collaborazione con i comuni limitrofi, le possibilità di implementare il trasporto pubblico marittimo intercomunale di passeggeri, collegando in questo modo le città costiere della regione. I collegamenti fornirebbero principalmente nuove opportunità di sviluppo turistico e migliorerebbero le condizioni per l'intermodalità (commistione di diverse modalità di trasporto).

2. **Aumento delle frequenze degli autobus interzonali**

Gli attuali orari delle linee di autobus che attraversano il comune sono inadeguati. Gli utenti desiderano arrivi più frequenti sia da/verso Capodistria sia da/verso Trieste. Allo scopo di aumentare l'attrattività e fornire il miglior servizio possibile di trasporto pubblico, il Comune di Ancarano cercherà di migliorare la situazione, congiuntamente con il Ministero delle Infrastrutture (MI), la compagnia degli autobus e i comuni limitrofi. Il

miglioramento del collegamento attraverso Strada della Ferrovia incrementerà l'attrattività della linea in direzione Capodistria.

3. **Inserimento di tutte le aziende di trasporto, sia attuali che eventualmente future, nel sistema del biglietto unico**

Il Comune di Ancarano intende aderire al Progetto di Trasporto Pubblico Integrato del Ministero delle Infrastrutture (sistema biglietto unico), il quale ha lo scopo di contribuire all'aumento dell'uso di tutti i trasporti pubblici nel comune, sia attuali che futuri.

4. **Adattamento dei veicoli pubblici e delle fermate alle persone con disabilità**

L'attuale offerta dei veicoli pubblici e delle fermate degli autobus non è adatta a persone con disabilità. Poiché l'obiettivo è quello di rendere il trasporto pubblico accessibile a tutti, all'azienda di trasporto verrà richiesto il graduale adattamento dei veicoli in modo tale che tutti

gli autobus dispongano di pianale ribassato e siano muniti di annunci vocali e schermi informativi. Inoltre, i veicoli di trasporto pubblico dovranno consentire il trasporto di biciclette. Anche le fermate degli autobus dovranno essere idonee alla sosta degli autobus a pianale ribassato e dotate di ulteriore segnaletica tattile e dovranno fornire informazioni anche in caratteri per non vedenti e ipovedenti.

5. **Adattamento dei veicoli pubblici agli standard ambientali**

Nel comune di Ancarani c'è il desiderio di avere autobus puliti e silenziosi e che quindi inquinino il meno possibile l'ambiente. Al concessionario selezionato, verrà richiesto l'uso di veicoli che rispettano l'ambiente, ossia almeno del c.d. standard EURO 6. Si considererà anche l'introduzione di autobus con alimentazione alternativa (gas compresso, elettricità, ecc.). Fornire degli autobus comodi e tecnologicamente avanzati risulta vantaggioso anche in funzione di una migliore promozione del servizio, in quanto consente una migliore identificazione degli utenti con soluzioni moderne ed ecologiche.

6. **Adattamento di tutte le fermate almeno agli standard minimi**

Tutte le fermate degli autobus non idonee saranno sistemate e realizzate secondo alcune condizioni tecniche minime (disposizione della segnaletica stradale, disposizione delle pensiline, adeguata visibilità, ecc.). Le fermate più frequentemente usate (lungo le Strade dell'Adriatico e della Ferrovia) saranno dotate di attrezzature aggiuntive di aspetto uniforme (tettoie, panchine, affissione orari, parcheggi per biciclette, ecc.). Verrà garantita anche l'accessibilità alle persone con disabilità. Le pensiline verranno sistemate allo scopo di migliorare l'attrattiva e l'utilità delle fermate.

7. **Miglioramento della visualizzazione delle informazioni sul trasporto pubblico**

Affinché il sistema di trasporto pubblico sia competitivo con la mobilità in automobili private, sarà necessario fornire un servizio d'informazione di qualità. Il comune si avvalerà di metodi moderni di informazione degli utenti (portale, applicazioni, pianificazione del percorso) ma fornirà anche informazioni di qualità in formato classico (orari delle corse, mappe dei percorsi). Alle fermate, le informazioni sugli arrivi verranno visualizzate su display digitali e saranno anche integrate ad un'applicazione in rete. Le informazioni alle fermate saranno visualizzate anche in caratteri per non vedenti e ipovedenti.

8. **Valutazione delle possibilità di realizzazione e costruzione del sistema P+R**

Verrà esaminata la possibilità di realizzazione e di costruzione del sistema di parcheggio P + R (Park&Ride; Park&Bike), che è una combinazione di trasporto privato e pubblico. È una forma di integrazione delle modalità di traffico, che consente ai pendolari di parcheggiare il loro veicolo nel parcheggio, da dove poi proseguono il percorso con i mezzi pubblici, in bicicletta o a piedi.

9. **Supporto del trasporto a chiamata**

Il trasporto "a chiamata" è una forma di mobilità che combina elementi del trasporto pubblico e dei taxi e può operare in una rete di trasporto più o meno formale. La caratteristica principale è che viene effettuato su richiesta dell'utente ed è particolarmente rilevante nelle aree in cui la frequenza del trasporto pubblico è insufficiente. Il trasporto a chiamata è già operativo nel comune di Ancarani nell'ambito del progetto 'Sopotniki', che è rivolto alla popolazione anziana. Al fine di migliorare e potenziare l'offerta, il Comune supporterà il servizio con un maggiore sostegno finanziario, il che consentirà una più ampia portata del servizio, l'estensione dell'offerta a tutti i residenti e l'adeguamento di quest'ultima anche ai disabili.

*L'infrastruttura marittima esistente viene riorganizzata e ampliata in un collegamento marittimo per il trasporto pubblico di passeggeri verso i vicini comuni e l'Italia, idoneo anche a fini turistici.
(fonte: Visione PUMS Ancarani)
Località: Molo passeggeri (Adria)*



10

QUINTO ASSE STRATEGICO: TRAFFICO MOTORIZZATO PRIVATO



Lo spostamento in automobile è la modalità di viaggio predominante ed è considerata dalla maggior parte dei residenti la più efficiente in termini di tempo. Gli utenti dei veicoli spesso però ignorano determinati fatti che indicano alcune conseguenze negative dell'uso di massa dell'automobile. A causa dell'elevato livello di motorizzazione, la necessità di investire in infrastrutture stradali è elevata, per non parlare degli impatti negativi sull'ambiente e la riduzione della qualità dell'ambiente di vita. Possedere un'auto comporta anche costi relativamente elevati per i singoli utenti. In futuro, il comune di Ancarano ha l'obiettivo di ottimizzare le modalità e la frequenza di utilizzo dei veicoli a motore e quindi contribuire a ridurre gli impatti negativi e creare le condizioni per una mobilità più sostenibile.

10.1 LE SFIDE

In termini di livello di motorizzazione, il comune di Ancarano è ai primi posti tra i comuni sloveni. Nel 2019 il tasso di motorizzazione era di 602 automobili ogni 1000 abitanti (la media slovena è di 563). Il Comune di Ancarano è caratterizzato da un alto tasso di migrazione giornaliera dal comune (83%), che incide sul prolungamento delle distanze di viaggio e quindi su un uso ancora più frequente dell'automobile rispetto al trasporto pubblico e la bicicletta. Secondo il sondaggio, ben l'89% degli intervistati si reca al lavoro in automobile.

Al forte aumento del numero di automobili a famiglia negli ultimi decenni non è seguito un relativo miglioramento della rete stradale, né la consapevolezza dei proprietari degli autoveicoli riguardo al luogo dove parcheggiare un veicolo in più. L'aumento della necessità di parcheggi rappresenta una sfida sia nel centro di Ancarano che nelle vicinanze dell'ospedale di Valdoltra, delle strutture turistiche e delle zone condominiali. Il problema più grande per quanto riguarda i parcheggi nelle zone condominiali (ad es. i quartieri in Via Ivan Cah-Iskra e Via Ivan Regent) è la situazione poco chiara per quanto riguarda i diritti acquisiti dei residenti, per tale motivo le aree di parcheggio sono principalmente a carico del comune. Si riscontrano problemi di parcheggio anche nei quartieri con edifici unifamiliari, dove alcuni residenti hanno edificato i propri cortili trasformandoli in giardini esterni e trasformato i garage in magazzini. Di conseguenza parcheggiano le proprie automobili sui marciapiedi lungo strade già

strette, il che porta a ridurre la sicurezza stradale di pedoni e ciclisti. Con l'espansione delle zone residenziali e il conseguente aumento del numero di abitanti aumenta la necessità di nuovi parcheggi. Diverse situazioni hanno portato alle condizioni attuali, dove è necessario adottare un approccio sistematico per risolvere il problema del sovraffollamento dei parcheggi e la mancanza di posti auto.

La rete stradale locale ad Ancarano è relativamente ben regolamentata. I carichi elevati sulla Strada dell'Adriatico, che attraversa il centro dell'abitato, hanno un impatto negativo in termini di inquinamento sonoro e di sicurezza stradale. L'aumento del traffico, soprattutto nei mesi estivi, ha anche un impatto negativo sugli spazi pubblici e sull'identità del centro cittadino, in quanto gli spazi sono prevalentemente occupati dalle automobili togliendo spazio prezioso ai pedoni, ai ciclisti, ai turisti, alle aree pubbliche, ecc.

Le misure per moderare il traffico vengono applicate solo su un numero esiguo di vie e strade, le zone con divieto di circolazione per il traffico motorizzato sono poche.

10.2 OPPORTUNITÀ E RISULTATI OTTENUTI

La bozza del PRC del Comune di Ancarano prevede la costruzione di due nuovi collegamenti stradali, il collegamento lungo il bordo orientale dell'abitato, che conetterà una parte della Strada dell'Adriatico con il Vicolo per Brida. La nuova strada svolgerà un ruolo chiave nell'alimentazione delle aree di sviluppo pianificate in

questa zona. È previsto anche il prolungamento della Via Josip Srebrnič con connessione al Vicolo del Panorama, il che migliorerà i collegamenti stradali della parte occidentale di Ancarano.

La sistemazione della Strada dell'Adriatico prevede la moderazione del traffico automobilistico e nuove aree pedonali e ciclistiche, compresi nuovi parcheggi, alcuni dei quali ideati in base al sistema P + R.

I risultati del sondaggio per quanto riguarda le misure ritenute necessarie nel comune, evidenziano che gli abitanti di Ancarano vorrebbero una migliore qualità delle strade (larghezza delle strade, geometria degli incroci, stato della carreggiata) e interventi di moderazione del traffico negli abitati. È emerso è anche necessario provvedere alla problematica dei parcheggi. Quasi la metà degli intervistati desidera più parcheggi gratuiti, il che indica la necessità di promuovere un uso più responsabile dell'automobile e campagne di sensibilizzazione per cambiare le abitudini di viaggio.

Attualmente non ci sono stazioni di ricarica per veicoli elettrici nel comune di Ancarano, sono però state individuate varie zone adatte all'interno del comune.

Senza lo sviluppo di un'infrastruttura adattata all'utilizzo dei veicoli elettrici, non è possibile aspettarsi un aumento nel numero di utenti, quindi una rete di stazioni di ricarica elettrica potrebbe incoraggiare l'uso di veicoli ecologici e le e-bike.



Automobili parcheggiate sulle aree pubbliche, che non sono adibite a parcheggio. L'obiettivo del comune è quello di assicurare un numero sufficiente di parcheggi pubblici (sotterranei) e di ripristinare le aree verdi.

10.3 OBIETTIVI

Obiettivi e valori da raggiungere nel quinto asse: TRAFFICO MOTORIZZATO PRIVATO

N.prog.	Obiettivi operativi	Valore da raggiungere	Indicatore
5.1	Moderazione e riduzione del traffico motorizzato privato	Riduzione della velocità media dei veicoli. Entro il 2025 ridurre del 5% i carichi di traffico automobilistico sulla Strada dell'Adriatico durante la stagione turistica.	Riduzione dei limiti di velocità AADT nelle postazioni di conteggio della DRSI
5.2	Ridurre la dipendenza dei residenti dall'automobile	Ridurre la quota di utilizzo dell'automobile per recarsi al lavoro, per spostamenti inferiori a 1 km, dal 33% al 15% entro il 2025.	Quota di utilizzo dell'automobile per pendolarismo in base alla distanza da percorrere
		Ridurre il livello di motorizzazione entro il 2025.	Tasso di motorizzazione
5.3	Aumentare la sicurezza stradale nel traffico motorizzato privato	Azzerare il numero di gravemente feriti e morti in incidenti automobilistici entro il 2025	Numero di persone coinvolte in incidenti stradali automobilistici
5.4	Ridurre gli impatti negativi dei parcheggi	Eliminazione di posti auto da aree in cui i pedoni hanno la priorità verso aree più appropriate entro il 2025.	Numero di posti auto eliminati
5.5	Promuovere l'uso di veicoli ecologici	Ammodernare il parco macchine dell'amministrazione comunale e di altri soggetti giuridici di proprietà del Comune.	Numero di veicoli elettrici (e-bike, e-scooter, e-car)

10.4 MISURE

Nell'ambito del traffico motorizzato privato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarani prevede le seguenti misure:

1. Piano di gestione dei parcheggi

Il comune di Ancarani svilupperà un piano di gestione dei parcheggi, con il quale verranno formulati i punti di riferimento per una regolamentazione integrata dei parcheggi. Il piano di gestione dei parcheggi verrà incorporato nei documenti comunali esistenti che trattano questa tematica, come il PUMS e il PRC. Il Piano includerà le linee guida generali per la sistemazione e la gestione delle aree di parcheggio e determinerà le aree di parcheggio a regime particolare.



Interventi per la moderazione del traffico sulla Strada dell'Adriatico prima della zona d'insediamento più denso



Esempio di parcheggio a pagamento a Lazzaretto

2. Adozione e attuazione di una politica delle aree di parcheggio sostenibile

La politica delle aree di parcheggio si occupa dell'offerta di parcheggi (numero, tipo e ubicazione dei parcheggi, norme e regolamenti sui parcheggi, marketing, informazione e comunicazione) e della domanda di parcheggi (residenti, migranti giornalieri, visitatori, ecc.). Con la modifica della politica di parcheggio, il Comune di Ancarani avrà la possibilità di gestire il traffico in modo più sostenibile e contribuirà a una migliore accessibilità e una mobilità equilibrata, nonché a una migliore qualità della vita e dell'aria.

3. Sistemazione dei parcheggi nelle aree residenziali esistenti

Con l'aumento dell'uso dell'automobile sono sorti anche problemi di parcheggio legati alla mancanza di posti auto nelle zone residenziali, infatti queste zone non sono state progettate per un numero così elevato di automobili. Nell'ambito dell'aggiornamento della politica legata ai parcheggi, il comune deciderà la strategia da intraprendere optando per soluzioni infrastrutturali o misure restrittive.

4. Controlli più severi sulle violazioni dei regimi di parcheggio

Nelle zone residenziali di Ancarani, molte aree pedonali sono occupate dai veicoli parcheggiati, data la carenza di parcheggi per i residenti. La nuova politica di parcheggio promuoverà il parcheggio controllato.

5. Adeguamento delle infrastrutture per i disabili

Nell'ambito della regolare manutenzione, il Comune provvederà all'adeguamento di cordoli e marciapiedi adiacenti ai parcheggi per le persone con mobilità ridotta e fornirà un numero sufficiente di posti auto per i disabili.

6. Rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici

Un maggiore sostegno per l'uso di veicoli ecocompatibili è particolarmente importante in termini di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione della dipendenza dai combustibili fossili. Il comune costruirà una rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, facilitandone così l'uso e incentivandone un uso più frequente.

7. Supporto alla promozione del car sharing

Il car sharing è una forma di trasporto in cui più persone condividono il trasporto con un veicolo a motore privato. Questo tipo di trasporto riduce il numero di veicoli con il solo conducente come utente, riducendo così il numero complessivo di veicoli in strada. Ciò contribuirebbe a ridurre le necessità di posteggi e farebbe risparmiare sulle spese di trasporto. Il comune sosterrà il car sharing attraverso misure non vincolanti, come l'istituzione di un portale di supporto ai passeggeri nella regione costiera



La rotonda più trafficata si trova all'incrocio tra Strada dell'Adriatico e Via Ivan Regent.

e dando sostegno ai piani di mobilità. Il Comune sosterrà anche i potenziali investitori che vorrebbero instaurare una rete di auto pubbliche per il noleggio a breve termine (car sharing).

8. Acquisto di veicoli ecologici per la fornitura di servizi pubblici

Con il prossimo aggiornamento/acquisto del parco macchine il Comune di Ancarani selezionerà veicoli elettrici (comprese biciclette) o altri veicoli ecologici per la fornitura di servizi pubblici (comprese le gite scolastiche).

9. Percorsi preferenziali per veicoli di pronto intervento

In collaborazione con i servizi di pronto intervento (soccorritori, vigili del fuoco e agenti di polizia), verranno verificati e se necessario, regolati i percorsi di pronto intervento verso edifici pubblici ed edifici all'interno delle aree condominiali. I problemi maggiori si riscontrano lungo il Vicolo degli Olivi e il Vicolo del Panorama, la zona Campi lunghi e nelle aree di Ancarani Monte e sotto la Chiesa (strada di annessione).

10. Zone chiuse al traffico

Secondo l'opinione dei cittadini e dei visitatori di Ancarani è necessario rivitalizzare il centro cittadino e aumentare l'attrattiva dell'intero comune. Con la costruzione di un parcheggio sotterraneo, verrà rimosso il traffico stazionario dal parcheggio centrale, creando le condizioni

per trasformare lo spazio urbano nel centro di Ancarani in un'area urbana pubblica, destinata principalmente alle persone e non alle automobili. Tramite la regolamentazione del traffico stazionario e la sua gestione, il Comune modificherà il regime di traffico nelle altre aree pubbliche (strade, zone balneari) in modo che l'accesso con veicoli a motore sia limitato.

11

PIANO D'AZIONE



N.prog.	Misura / risultato	Costo a carico del Comune	Risorse finanziarie	Responsabile	2021	2022	2023	2024	2025
PRIMO ASSE STRATEGICO: PIANIFICAZIONE INTEGRATA DELLA MOBILITÀ									
1.1	Approvazione, attuazione, verifica e aggiornamento del PUMS	Valore: 2.000 €, aggiornamento: 15.000 €	Comune di Ancarano, EU	Comune di Ancarano, esecutore esterno					
1.2	Nomina di un coordinatore per la pianificazione della mobilità integrata (mobilità sostenibile)	Attività regolare del Comune di Ancarano	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano					
1.3	Preparazione di bilanci equilibrati aumentando la quota di fondi per la mobilità sostenibile	Attività regolare del Comune di Ancarano	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano					
1.4	Formazione dell'amministrazione comunale e di altri stakeholders (progettisti, comuni limitrofi) che gestiscono il settore della mobilità (workshop, convegni, corsi di formazione)	2.000 € / anno	Comune di Ancarano, EU, fondi nazionali e donazioni	Comune di Ancarano					
1.5	Realizzazione di campagne di sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile e del cambiamento delle abitudini di viaggio (es. Settimana della mobilità, settimana della sicurezza, pedobus, bicitreno...)	5.000 € / anno	Comune di Ancarano, EU, fondi nazionali e donazioni	Comune di Ancarano, scuola, asilo, MI					

1.6	Un sistema per promuovere i progetti di mobilità per i principali generatori di traffico (ospedale, comune, scuola e asilo, imprese) - redazione di un documento all'anno, iniziative, promozione ...	10.000 € / anno	Comune di Ancarano, ECO fondo	Comune di Ancarano, esecutore esterno			
1.7	Verifica ed eventuale adeguamento degli atti di pianificazione territoriale comunale in modo che vengano rispettati i principi della pianificazione integrata della mobilità (preparazione delle basi tecniche)	Nell'ambito della preparazione dei piani territoriali	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano			
1.8	Aumentare la trasparenza nell'ambito della pianificazione della mobilità attraverso un maggiore coinvolgimento del pubblico e informazioni pubblicamente accessibili	Attività regolare del Comune di Ancarano	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano			
1.9	Partecipazione a progetti regionali ed europei sulla mobilità sostenibile	Attività regolare del Comune di Ancarano	EU, Comune di Ancarano	Comune di Ancarano, partner esterni			
1.10	Collegamento con i comuni limitrofi e altri stakeholders nella pianificazione dei collegamenti stradali e delle misure di mobilità sostenibile	Attività regolare del Comune di Ancarano	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano, comuni limitrofi, DRSI, URST ecc.			
1.11	Creazione di un sistema di monitoraggio delle abitudini di viaggio (pedoni, ciclisti, utenti del trasporto pubblico e conducenti) e analisi della disponibilità dei parcheggi	Attività regolare del Comune di Ancarano	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano, esecutore esterno			
1.12	Creazione di un sistema di monitoraggio delle infrastrutture (ad es. stato della carreggiata, segnaletica, dati geodetici, ...)	20.000 €	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano, esecutore esterno			

N.prog.	Misura / risultato	Costo a carico del Comune	Fonti di finanziamento	Responsabile	2021	2022	2023	2024	2025
SECONDO ASSE STRATEGICO: MOBILITÀ PEDONALE									
2.1	Costruzione di aree pedonali all'interno dell'insediamento di Ancarano (Vicolo degli Olivi, Via Josip Srebrnič e parzialmente in zona Campi lunghi, sistemazione dei collegamenti tra le vie del centro e l'area del cimitero)	cca. 130.000 € / km di marciapiedi, 60.000 € / km percorsi pedonali	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano					
2.2	Costruzione delle aree pedonali mancanti al di fuori del centro di Ancarano (Vicolo del Panorama, Strada dell'Adriatico e Strada della Ferrovia)	cca. 130.000 € / km di marciapiedi, 60.000 € / km percorsi pedonali	Comune di Ancarano, DRSI	Comune di Ancarano, DRSI					
2.3	Aggiornamento dei percorsi scolastici sicuri (segnalica orizzontale e verticale, illuminazione ...)	2.000 € / anno	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano, SE, asili					
2.4	Disposizione di attraversamenti pedonali più sicuri (zone di traffico intenso e più attraversamenti pedonali all'interno dell'insediamento)	2.000 EUR / attraversamento pedonale sicuro, 20.000 EUR / attraversamento pedonale rialzato	Comune di Ancarano, DRSI	Comune di Ancarano, DRSI, esecutori esterni					
2.5	Sistemazione e segnalica dei percorsi ricreativi e tematici (Adria - Santa Caterina, Parco naturale-Punta Grossa)	Sistemazione: 200.000 €	Comune di Ancarano, EU	Comune di Ancarano, esecutori esterni					
2.6	Completamento della rete di illuminazione pubblica (Al Boschetto, Via Ivan Cahlskra, percorsi pedonali nell'insediamento, Vicolo per Brida, zone balneari)	20.000 € / anno	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano, DRSI					
2.7	Miglioramento delle infrastrutture per l'aumento dell'attrattività dei percorsi pedonali (attrezzature urbane, cartelli con indicazioni temporali, piantumazione); Parco naturale, Via Josip Srebrnič, Vicolo degli Olivi	5.000 € / anno	Comune di Ancarano e fondi nazionali	Comune di Ancarano					

N.prog.	Misura / risultato	Costo a carico del Comune	Fonti di finanziamento	Responsabile	2021	2022	2023	2024	2025
2.8	Attività di promozione della mobilità pedonale tra i bambini (anche attraverso i piani di mobilità, ad es. il pedobus)	Attività regolare del Comune di Ancarano	Comune di Ancarano, EU e fondi nazionali	Comune di Ancarano, Scuola elementare					

N.prog.	Misura / risultato	Costo a carico del Comune	Fonti di finanziamento	Responsabile	2021	2022	2023	2024	2025
---------	--------------------	---------------------------	------------------------	--------------	------	------	------	------	------

TERZO ASSE STRATEGICO: MOBILITÀ CICLABILE

3.1	Preparazione della documentazione progettuale per i collegamenti ciclabili ad Ancarano	10.000 € / anno	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano, esecutore esterno					
3.2	Costruzione di aree ciclabili all'interno dell'insediamento di Ancarano	50.000 € / anno	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano					
3.3	Costruzione di aree ciclabili al di fuori del centro abitato di Ancarano (Strada dell'Adriatico, Strada della Ferrovia)	250.000 € / km	Comune di Ancarano, DRSI	Comune di Ancarano, comuni limitrofi, DRSI					
3.4	Installazione di parcheggi per biciclette e altre attrezzature urbane per biciclette, soprattutto in prossimità degli edifici pubblici (scuola, negozio, farmacia, istituzioni sportive e culturali), dei punti turistici e delle fermate degli autobus	5.000 € / anno	Comune di Ancarano, istituzioni pubbliche, fondi nazionali	Comune di Ancarano e altri servizi pubblici					
3.5	Sistema di noleggio biciclette / e-bike	Analisi: 5.000 €, Attuazione: 50.000 € (stazione per biciclette), manutenzione: 15.000 € / anno	Comune di Ancarano, EU	Comune di Ancarano, esecutore esterno					

N.prog.	Misura / risultato	Costo a carico del Comune	Fonti di finanziamento	Responsabile	2021	2022	2023	2024	2025
QUARTO ASSE STRATEGICO: TRASPORTO PUBBLICO									
4.1	Elaborazione di uno studio di fattibilità integrale per l'introduzione del trasporto marittimo intercomunale	10.000 €	Comune di Ancarani, comuni limitrofi, progetto EU	Comune di Ancarani, comuni limitrofi					
4.2	Aumento delle frequenze degli autobus interzonali verso le direzioni chiave (autobus interzonale attraverso Strada della Ferrovia)	200.000 € / anno	MI, ente con concessione	DRSI (MI), Comune di Ancarani, comuni limitrofi, enti con concessione					
4.3	Inserimento di tutte le aziende di trasporto, sia attuali che eventualmente future, nel sistema del biglietto unico	Attività regolare del Comune di Ancarani	MI	DRSI (MI), Comune di Ancarani, comuni limitrofi, enti con concessione					
4.4	Adattamento graduale dei veicoli pubblici e delle fermate alle persone con disabilità	Attività regolare del Comune di Ancarani	Enti con concessione, Comune di Ancarani	Enti con concessione, DRSI (MI), Comune di Ancarani					
4.5	Adattamento graduale dei veicoli pubblici agli standard ambientali	Attività regolare del Comune di Ancarani	Enti con concessione	Enti con concessione, Comune di Ancarani					
4.6	Adattamento di tutte le fermate almeno agli standard minimi (lungo le Strade dell'Adriatico e della Ferrovia)	100.000 €	Comune di Ancarani, DRSI (MI)	DRSI (MI), Comune di Ancarani					
4.7	Miglioramento della visualizzazione delle informazioni sul trasporto pubblico (fibra ottica + sistema d'informazione)	200.000 €	Comune di Ancarani	Comune di Ancarani					
4.8	Valutazione delle possibilità di realizzare e costruzione del sistema P+R	Documentazione progettuale: 100.000 €, costruzione: 1.100.000 €	Comune di Ancarani	Comune di Ancarani					
4.9	Supporto del trasporto a chiamata	Attività regolare del Comune di Ancarani	Comune di Ancarani, EU, fondi nazionali, associazioni	Comune di Ancarani, associazioni					

N.prog.	Misura / risultato	Costo a carico del Comune	Fonti di finanziamento	Responsabile	2021	2022	2023	2024	2025
QUINTO ASSE STRATEGICO: TRAFFICO MOTORIZZATO PRIVATO									
5.1	Standard di parcheggio (definizione dei punti di riferimento per una regolamentazione integrata dei parcheggi) - Formulazione del Piano di gestione dei parcheggi	50.000 €	Comune di Ancarani	Esecutore esterno, Comune di Ancarani					
5.2	Adozione e attuazione di una politica di parcheggio sostenibile	Attività regolare del Comune di Ancarani	Comune di Ancarani	Comune di Ancarani					
5.3	Sistemazione dei parcheggi nelle aree residenziali esistenti (documentazione tecnica e progettuale)	100.000 €	Comune di Ancarani	Esecutore esterno, Comune di Ancarani					
5.4	Controlli più severi sulle violazioni dei regimi di parcheggio	Attività regolare del Comune di Ancarani	Comune di Ancarani	Vigilanza intercomunale, Controllo utenze					
5.5	Adeguamento di cordoli e marciapiedi adiacenti ai parcheggi per le persone con mobilità ridotta e numero sufficiente di posti auto per disabili	2000 € / anno	Comune di Ancarani	Comune di Ancarani					
5.6	Rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici	4.000 € / stazione di ricarica	Comune di Ancarani Altri fondi e finanziamenti privati	Comune di Ancarani, altri stakeholders pubblici					
5.7	Supporto alla promozione del car sharing	Attività regolare del Comune di Ancarani	Comune di Ancarani, EU, fondi nazionali	Comune di Ancarani					
5.8	Acquisto di veicoli ecologici per la fornitura di servizi pubblici (trasporti scolastici)	Analisi: 10.000 €	Comune di Ancarani, servizi pubblici, ECO fondo, altri fondi	Comune di Ancarani e servizi pubblici					

N.prog.	Misura / risultato	Costo a carico del Comune	Fonti di finanziamento	Responsabile	2021	2022	2023	2024	2025
5.9	Sistemazione dei percorsi preferenziali per veicoli di pronto intervento (Vicolo degli Olivi, Vicolo del Panorama, Campi lunghi, Ancarano Monte, sotto la Chiesa - strada di annessione)	10.000 € / anno	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano					
5.10	Zone chiuse al traffico (parcheggio centrale, zone balneari...)	Attività regolare del Comune di Ancarano	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano					
5.11	Preparazione della documentazione progettuale e costruzione di un parcheggio sotterraneo per la società Adria, turistično podjetje s.r.l.	10 mio €	Repubblica di Slovenia - Ministero dello sviluppo economico e la tecnologia	Repubblica di Slovenia - Ministero dello sviluppo economico e la tecnologia					
5.12	Preparazione della documentazione progettuale e costruzione di un parcheggio sotterraneo per l'Ospedale ortopedico di Valdoltra	9 mio €	Repubblica di Slovenia - Ministero della salute	Repubblica di Slovenia - Ministero della salute					
5.13	Preparazione della documentazione progettuale e costruzione di un parcheggio sotterraneo per il complesso residenziale di Ancarano	9 mio €	Comune di Ancarano	Comune di Ancarano					

12

CONCLUSIONE



La formulazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si basa su un concetto moderno di pianificazione, che include un trattamento integrato di tutte le forme e i metodi di viaggio e del loro intreccio e connessione con l'ambiente sociale. Un modo di ragionare moderno si distanzia dalle prassi seguite finora, basate sulla pianificazione tradizionale di costruzione di infrastrutture destinate ad aumentare le capacità di strade e parcheggi e si avvicina ad una pianificazione integrata della mobilità, con una particolare attenzione al miglioramento delle condizioni per la mobilità pedonale, ciclabile e l'uso del trasporto pubblico. Un approccio moderno significa regolare la mobilità a misura delle persone con l'obiettivo di garantirne un'accessibilità equa, nel rispetto della qualità della vita.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ancarani è stato formulato nel 2020 e comprende l'analisi della situazione, una visione di sviluppo, gli obiettivi strategici e gli assi strategici, dove sono evidenziati i principali campi d'azione. Il Piano è progettato in modo che non sia solo un elenco di aspettative e desideri irrealizzabili, ma è costituito da obiettivi realmente raggiungibili.

La parte più importante del documento è rappresentata dal piano d'azione dettagliato, che definisce le misure a breve termine che verranno attuate dal Comune di Ancarani nei primi cinque anni di attuazione del piano. Va però sottolineato che non tutte le attività dipendono esclusivamente dal Comune, ma sono anche di competenza di istituzioni nazionali e dei principali stakeholders in un contesto più ampio.

Il Comune di Ancarani diventerà così un esempio da seguire nell'ambito della regolamentazione del traffico e della mobilità sostenibile.

ELENCO ABBREVIAZIONI

PUMS	- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
DRSI	- Direzione della Repubblica di Slovenia per le infrastrutture
TP	- Trasporto pubblico
MI	- Ministero delle infrastrutture
USRS	- Ufficio di statistica della Repubblica di Slovenia
AST	- Agenzia pubblica della Repubblica di Slovenia per la sicurezza del traffico
FS	- Ferrovie slovene
SEM	- Settimana europea della mobilità
AADT	- traffico medio giornaliero annuale
P+R	- park and ride
trasporto a chiamata	- forma di trasporto pubblico che consiste nel prenotare in anticipo il trasporto
multimodalità	- combinazione di diverse modalità di viaggio



Esecutore del progetto