

Schede del Piano Operativo del PMS

Le misure operative del PMS sono relative a:

- 1) VALORIZZAZIONE SENTIERI PER USO PEDONALE E CICLABILE (2012-2015)
- 2) BIKE SHARING (2015)
- 3) INCENTIVI AI RESIDENTI/NOLEGGIATORI PER BICI ELETTRICHE (2015)
- 4) LINEE GUIDA E QUESTIONARIO MONITORAGGIO QUALITA' DEL SERVIZIO (2015)
- 5) IDENTIFICAZIONE SINERGIE (2015)
- 6) IDENTIFICAZIONE PROGETTI REALIZZABILI (2020)
- 7) CAMPAGNA INFORMATIVA (2015)
- 8) CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE AMBIENTALE (2015)
- 9) SVILUPPO DEL PIANO DELLA MOBILITÀ DOLCE/PANORAMICA/TURISTICA (2020)

Si riportano di seguito le relative schede.

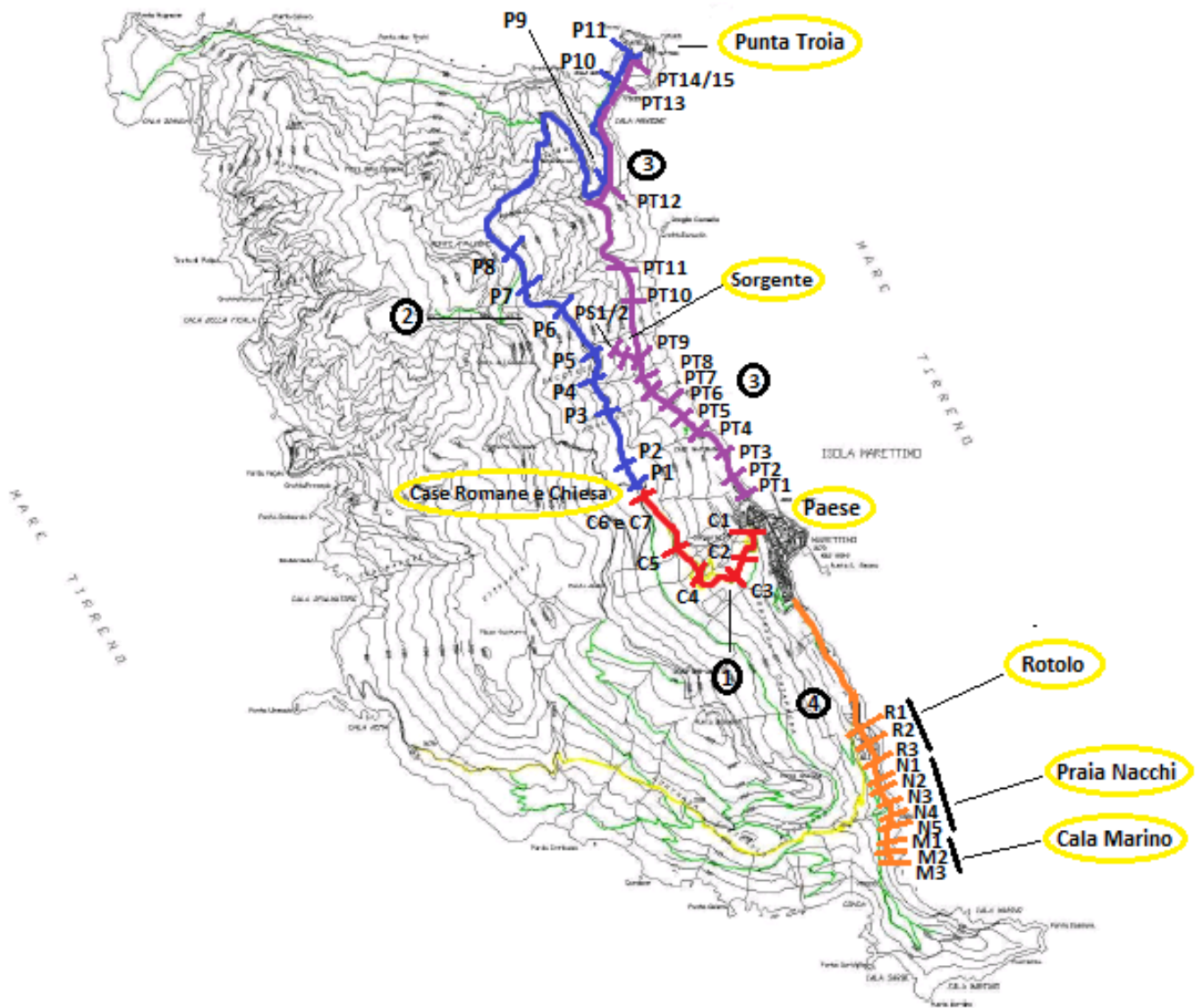
Per la rappresentazione in cartografia delle misure operative suddivise per livelli di priorità si rimanda alla Tavola di Piano.

TAB. 4.3.1-1: Scheda piano operativo RECUPERO E VALORIZZAZIONE DELLA RETE DEI SENTIERI AD USO CICLO-PEDONALE

SCHEDA OPERATIVA N° 1	
LINEA D'AZIONE 4: Standard progettuali per i percorsi ciclopedonali e la mobilità dolce (greenways)	
Misura di intervento 4.1: <i>Infrastrutture e gestione di percorsi e servizi di mobilità ciclopedonale e mobilità dolce (greenways)</i>	
Misura operativa 4.1.1: Recupero e valorizzazione della rete di sentieri di collegamento al mare e a zone di particolare valenza paesaggistica attraverso l'individuazione, il segnalamento e l'adeguamento per la creazione di percorsi ciclabili, tutto-pedonali, ciclo-pedonali e per trekking/mountain-bike	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
<i>Descrizione</i>	
<p>Una offerta di servizi per una "mobilità dolce" e per una migliore accessibilità ai luoghi di valenza paesaggistica e culturale, passa attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> -la predisposizione di una mappa degli itinerari percorribili a piedi e con bici/mountain byke -la realizzazione di attrezzature per potere fruire di questi itinerari (punti di noleggio bici all'inizio degli itinerari) <p>partendo dalla situazione dell'isola (vedi figura allegata) di 18,6 km di sentieri (in verde) e 4,5 km di strade campestri (in giallo).</p> <p>Dall'esame del territorio si propongono 4 itinerari (si veda fig e descrizione allegata) della lunghezza complessiva di 9 km. Questi itinerari sono tutti percorribili a piedi.</p> <p>I sopralluoghi effettuati evidenziano che gli itinerari totalmente o quasi ciclabili (quindi con una larghezza di circa 1,5-2 metri e con pendenze superabili) ammontano a 1,2 km, con un fondo che necessita di un intervento di sistemazione significativo (50.000 euro/km) per un totale di circa 60.000 euro</p> <p>I costi indicati sono per predisporre dei sentieri in terra battuta sufficientemente livellati e quindi utilizzabili abbastanza agevolmente. Qualora si volessero pavimentare in macadam all'acqua , con addttivo a base resina, e rullatura meccanica , i costi unitari precedenti andrebbero di massima triplicati.</p> <p>Il processo di realizzazione di percorsi ciclabili si svilupperà per fasi successive , partendo nel breve termine con gli itinerari prioritari che sono gli itinerari che possono essere solo pedonali (numero 1, 2 , 3, di lunghezza totale 7,5 km) , in quanto non hanno sostanzialmente necessità di investimenti , a parte qualche segnaletica direzionale all'inizio e lungo il percorso e qualche cartellone descrittivo dei punti di interesse incontrati lungo il percorso</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente diminuendo l'utilizzo di mezzi privati motorizzati.	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre le emissioni sonore da traffico
Migliorare la mobilità "dolce"	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
	Innalzare la sicurezza della mobilità
Interventi correlati	
Misura di intervento 13.1: Sviluppo di un Piano della mobilità dolce/panoramica/turistica, con dettaglio delle infrastrutture, dei servizi, degli itinerari e dei tempi di percorrenza tra le principali origini e destinazioni	
Risultati attesi	
Minore utilizzo di mezzi privati motorizzati. Aumento della accessibilità nell'isola con sistemi di mobilità dolce.	
Riferimenti normativi	
Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica, Legge n. 366 del 19/10/1998.	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Associazioni turistico-alberghiere
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Europei (Programmi Comunitari Speciali sulla Mobilità Sostenibile) / Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la	60.000

Regione Sicilia)	
Fondi Comunali	
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Individuazione del canale di finanziamento. Inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche. Delibera Giunta/Consiglio per l'appalto. Gara di appalto per la realizzazione dell'intervento.	La realizzazione degli itinerari prioritari ha "priorità 1", cioè realizzabile a breve termine (schematicamente indicato come 2012), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari. Predisposizione documenti per gara: 3 mesi Eventuale gara di appalto: 3 mesi Anno previsto di termine degli itinerari :2012 Gli altri itinerari hanno priorità due quindi completabili per il medio termine (schematicamente indicato come 2015). Le attività elementari sono le medesime.
Rappresentazione cartografica intervento	Vedi figura allegata

SCHEMA OPERATIVA N° 1									
<i>Indicatori di valutazione</i>									
Indicatore di valutazione	Definizione e/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Estensione percorsi ciclo-pedonali</i>	km	18,6 (sentieri)	2012		2012	7,5 pedonali		PROGETTO	SI
			2015		2015	9,0 pedonali, di cui 1,2 anche ciclabili			
			2020		2020	9,0 pedonali, di cui 1,2 anche ciclabili			
<i>Raccomandazioni per l'implementazione</i>									
La realizzazione di infrastrutture al servizio degli spostamenti ciclo-pedonali deve essere accompagnata da misure a favore della mobilità ciclabile più generali quali la diffusione di parcheggi e depositi per le biciclette, punti di noleggio e di manutenzione/assistenza, la predisposizione di materiale informativo e divulgativo (mappe di percorsi ed itinerari).i									



Itinerario 1

Colore: Rosso

Nome: Sentiero Case Romane e Chiesa bizantina

Percorso: da "Paese" a "Case Romane e Chiesa bizantina"

Tipologia: Storico- Archeologico, Naturalistico

Zone d'interesse: Edicola votiva, Case Romane, Chiesa bizantina

Larghezza: Buona

Dislivelli: sopportabili, a parte qualche punto

Stato del fondo: Sterrato, Basolato soprattutto

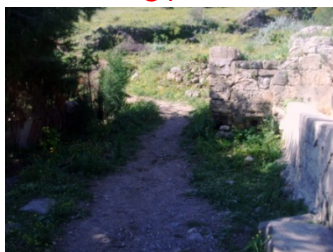
Lunghezza: 2 km

Osservazioni: Il sentiero presenta numerose salite ripide nei primi tratti. Il tratto caratterizzato dal boschetto presenta salite meno ripide. In C3 è visibile una Edicola Votiva. C6: Chiesa bizantina, C7: Case romane.

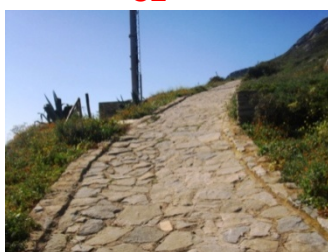
Percorribilità in bici: NO, a causa basolato che la rende pericolosa

Foto:

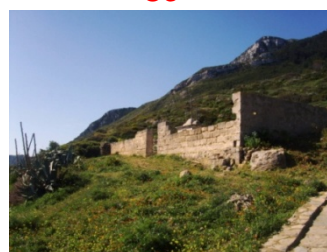
C1



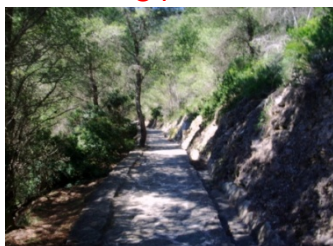
C2



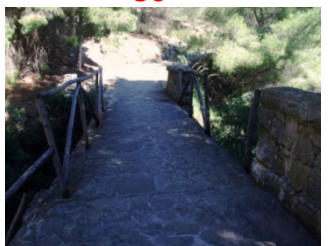
C3



C4



C5



C6



C7



Itinerario 2

Colore: Blu

Nome: Punta Troia

Percorso: da "Case Romane" a "Punta Troia"

Tipologia: Naturalistico, Storico

Zone d'interesse: Castello di Punta Troia, Scalo Maestro

Larghezza: Insufficiente o Quasi sufficiente

Dislivelli: Poco sopportabili

Stato del fondo: Sterrato, Roccioso, Accidentato

Lunghezza: 3 km

Osservazioni: Il sentiero presenta una larghezza molto variabile ed inoltre i dislivelli sono talvolta poco sopportabili. Non vi sono barriere di protezione. Il percorso è consigliato per gli esperti di trekking. Nell'ultimo tratto raffigurato in P9 il dislivello è notevole, ma percorribile. In P10 è visibile il tratto in basolato che porta al Castello di Punta Troia (P11).

Percorribilità in bici: NO

Foto:



Itinerario 3

Colore: Viola

Nome: Punta Troia

Percorso: da "Paese" a "Sorgente/Punta Troia"

Tipologia: Naturalistico, Storico, Balneare

Zone d'interesse: Castello di Punta Troia, Scalo Maestro

Larghezza: Sufficiente

Dislivelli: Sopportabili

Stato del fondo: Sterrato, Roccioso, Poco Accidentato

Lunghezza: 2,5 km

Osservazioni: Il sentiero presenta una serie di dislivelli sopportabili, alcuni superabili attraverso dei gradini. In certi punti del sentiero emergono i cavi che portano la corrente elettrica al Castello di Punta Troia. Nell'ultimo tratto raffigurato in PT12-PT13, il dislivello è notevole, ma percorribile. In PT9 è raffigurato un bivio di 10 m che porta ad una sorgente (PS1-PS2).

Percorribilità in bici: NO (è considerabile come itinerario non ciclabile, in quanto con interventi lo sarebbe solo fino a PT5, cioè circa un terzo della lunghezza).

Foto:



PT11



PT12



PT13



PT14



PT15



Itinerario 4

Colore: Arancione

Nome: Rotolo

Percorso: da "Paese" a "Rotolo"- "Praia Nacchi"- "Cala Marino"

Tipologia: Naturalistico, Balneare, Religioso

Zone d'interesse: edicola votiva, zone balneari

Larghezza: Buona, Sufficiente

Dislivelli: Sopportabili

Stato del fondo: Lastricato, Sterrato

Lunghezza: 1,5 km

Osservazioni: I sentieri interessati si sviluppano da un percorso principale lastricato. In R1 è riportata una piccola deviazione che porta all'Edicola votiva della Madonna del Rotolo. In R2 e R3 è raffigurato il breve sentiero che passa davanti all'Edicola, immettendosi nuovamente nella strada lastricata. In N1-N3-N4, il sentiero è sterrato. N2 raffigura un piccolo tratto in cemento; N5 Praia Nacchi. Il tratto di sentiero che va da Praia Nacchi a M1 è percorribile ancora in bici, ma il restante tratto che conduce a Cala Marino va percorso a piedi. In M3 è presente Cala Marino, dove è possibile scendere prestando molta attenzione alla pendenza di 3 metri circa, poiché il sentiero si interrompe.

Percorribilità in bici: SI, fino a M1, circa tre/quarti dell'itinerario

Foto:





-  Strada campestre
-  Sentiero

FIG. 3.1: ISOLA DI MARETTIMO - Sentieri pedonali e ciclabili e Strade campestri

TAB. 4.3.1-2: Scheda piano operativo BIKE SHARING

SCHEDA OPERATIVA N° 2	
LINEA D'AZIONE 1: Sistemi di mobilità innovativa, sia di carattere infrastrutturale che gestionale	
Misura di intervento 1.2: <i>Noleggio bici e Bike sharing (anche attraverso il coinvolgimento degli albergatori, proprietari abitazioni ed esercenti attività turistiche/noleggio bici, agenzie viaggio/escursioni a cavallo/asino... nonché operatori TPL/taxi e gestori servizi ormeggio)</i>	
Misura operativa 1.2.1: Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio (da incentivare coinvolgendo i maggiori operatori del settore) nella forma del bike-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere, ed eventualmente agli inizi dei sentieri ciclabili, tramite istituzione di postazioni/ciclo-stazioni con 10 bici elettriche a disposizione per il noleggio: si propone almeno una postazione nel centro di Marettimo in corrispondenza del Residence Isola del Miele (via Maiorana).	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
SOSTENIBILITÀ: SOCIALE	
<i>Descrizione</i>	
<p>La ciclo-stazione deve essere composta indicativamente dai seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 12 colonnine distributrici/per la ricarica; - n.10 biciclette elettriche; - n. 1 totem informativo e di gestione. <p>La colonnina distributtrice/per la ricarica sarà direttamente attivata per il blocco/sblocco della bicicletta dalla tessera elettronica, senza necessità di altre attività se non quella di avvicinamento della tessera stessa.</p> <p>Il pannello informativo dovrà riportare la cartografia del territorio con la dislocazione delle altre ciclo-stazioni, le regole di utilizzo, le informazioni tecniche del servizio, gli eventuali disservizi e gli indirizzi utili.</p> <p>Il servizio sarà operativo tutti i giorni dalle 6:00 alle 24:00.</p> <p>Il costo di investimento ammonta a 60.000 euro+IVA. Le spese di manutenzione delle bici in 1000/1200 euro/anno/bici; la gestione informatica del sistema in 500 euro/anno.</p> <p>Si ipotizza che ogni bici sia utilizzata nel periodo di punta per 12 h/giorno. Con una tariffa di 2 euro/h ed una stima di 63 giorni di punta equivalenti nella stagione turistica, si ottiene un introito del servizio stimato in 1.500 euro/anno/bici.</p> <p>Gli introiti coprono le spese di gestione, mentre l'investimento deve necessariamente essere a fondo perduto.</p> <p>Il chilometraggio prodotto dal bike sharing è stimato in 250 km/g/ bici.</p>	
<i>Obiettivi</i>	
<i>Obiettivo generale</i>	<i>Obiettivi specifici</i>
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre la dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili (combustibili fossili)
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti	Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini
	Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile
<i>Interventi correlati</i>	
<i>Risultati attesi</i>	
Coprire con gli introiti del servizio le spese di manutenzione delle bici (valutabile in 1000/1200 euro/anno/bici) e di gestione informatica del sistema (valutabile in 500 euro/anno), mentre il costo di investimento deve essere a carico della collettività (fondi nazionali e/o regionali)	
<i>Riferimenti normativi</i>	
Decreto del Ministero dell'ambiente 27 Marzo 1998. Mobilità sostenibile nelle aree urbane	
D.lgs. 163/2006 e D.Lgs. 422/1997	
<i>Elementi chiave</i>	
<i>Ente/i attuatore/i</i>	<i>Attori coinvolti</i>

Ente pubblico (Comune)	Albergatori/Noleggianti
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Nazionali (Programmi di mobilità dolce "Bikesharing e fonti rinnovabili"/ "Iniziativa Car sharing"/ Progetto MINIMI/"Fonti rinnovabili, risparmio energetico e mobilità sostenibile nelle isole minori del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare) Fondi Regionali Incentivi comunali per lo start-up indirizzati ai privati	Costo investimento : 60.000 euro+IVA Costo di gestione (manutenzione bici e gestione informatica del sistema): 11.000

SCHEDA OPERATIVA N° 2									
Modalità di attuazione, strumenti e progetti				Tempi di attuazione					
Individuazione del canale di finanziamento. Inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche. Delibera Giunta/Consiglio Gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio				Questo intervento ha "priorità 2", cioè realizzabile a medio (schematicamente indicato come 2015), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari. Individuazione del canale di finanziamento: 6 mesi Gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio: 6 mesi Anno previsto di entrata in funzione del servizio :2015					
Rappresentazione cartografica intervento				Nessuna					
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
Veicoli flotta bike/moto sharing	n°	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	10			
			2020		2020	10			
Stazioni bike/moto sharing	n	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	1			
			2020		2020	1			
Tariffa noleggio bici	€/h		2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	2/3			
			2020		2020	2/3			
Percorrenza bike/.g	bike x km	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	2.500			
			2020		2020	2.500			
Raccomandazioni per l'implementazione									
L'attivazione del servizio di bike-sharing si fonda su un adeguato Piano della Comunicazione fondamentale per ottenere il successo dell'iniziativa: implementazione di strumenti di pubblicizzazione (totem temporanei, gadget promozionali, spot televisivi e radiofonici, Internet, stampa quotidiana e periodica, manifesti, pieghevoli ecc.) e di strumenti per la promozione permanente del servizio; oltre ad un'attenta personalizzazione delle infrastrutture del bike sharing secondo un progetto di immagine coordinata che consenta l'immediata identificazione del sistema. Si suggerisce inoltre un incremento dell'offerta di noleggio di bici elettriche (del costo medio di 600 euro) attraverso incentivi da parte del Comune, a fondi ottenuti.									

TAB. 4.3.1-3: Scheda piano operativo INCENTIVI COMUNALI AI RESIDENTI E NOLEGGIATORI PER SOSTITUZIONE PARCO VEICOLARE CON MEZZI AD EMISSIONE ZERO

SCHEDA OPERATIVA N° 3									
LINEA D'AZIONE 8 : Misure di riduzione emissioni CO2 . Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, moto, imbarcazioni, bus, ma anche biciclette a pedalata assistita									
Misura di intervento 8.2: <i>Incentivi diretti parco veicolare condiviso e a noleggio a basso o impatto nullo</i>									
Misura operativa 8.2.1: Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissione zero									
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE									
Descrizione									
La Am.ne Comunale conferisce un contributo ad un residente o ad un noleggiatore che acquista un veicolo "zero emission". Nel caso specifico dell'isola per biciclette elettriche (si ipotizza un contributo di 100 euro/bici).									
Obiettivi									
Obiettivo generale				Obiettivi specifici					
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi				Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)					
				Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2					
Interventi correlati									
Misura operativa 1.2.1: Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio (da incentivare coinvolgendo i maggiori operatori del settore) nella forma del bike-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere (nel centro di Marettimo in corrispondenza del Residence Isola del Miele -via Maiorana).									
Risultati attesi									
Diminuzione impatto ambientale del traffico.									
Riferimenti normativi									
Nessuno									
Elementi chiave									
Ente/i attuatore/i				Attori coinvolti					
Ente pubblico (Comune)				Residenti e noleggiatori					
Canali di finanziamento				Costi/Risorse economiche necessarie					
Fondi Nazionali (Programmi di mobilità dolce "Bikesharing e fonti rinnovabili"/ "Iniziativa Car sharing"/ Progetto MINIMI/"Fonti rinnovabili, risparmio energetico e mobilità sostenibile nelle isole minori" del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare)				Si ipotizza un contributo di 100 euro/ bici elettrica Il budget annuale sarà in funzione dei canali di finanziamento attivabili.					
Fondi Regionali/Comunali				Si ipotizza un contributo complessivo di 30 bici x 100 € = 3000 EURO					
Modalità di attuazione, strumenti e progetti				Tempi di attuazione					
Individuazione del canale di finanziamento				Questo intervento ha "priorità 2", cioè realizzabile a medio (schematicamente indicato come 2015), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.					
Delibera Giunta/Consiglio				Individuazione del canale di finanziamento: 3 mesi					
				Anno previsto di entrata in funzione del servizio :2015					
Rappresentazione cartografica intervento				nessuna					
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
Numero contributi/anno	n°	0	2012		2015/2020	30		Comune	SI
Valore contributo totale/anno	€	0	2012		2015/2020	3000		Comune	SI
Raccomandazioni per l'implementazione									
Dare massima visibilità e diffusione dell'iniziativa da parte della Pubblica Amministrazione verso i residenti e i noleggiatori									

**TAB. 4.3.1-4: Scheda *piano operativo* LINEE GUIDA E QUESTIONARIO
MONITORAGGIO QUALITA' DEL SERVIZIO**

SCHEDA OPERATIVA N° 4	
LINEA D'AZIONE 10: Strumenti per operare l'analisi della soddisfazione dell'utente	
Misura di intervento 10.1: Predisposizione di linee guida e di un questionario per le indagini finalizzate al rilievo e monitoraggio della qualità del servizio erogato	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ SOCIALE	
Descrizione	
<p>In termini generali ognuna delle misure di una mobilità sostenibile può essere sottoposta a valutazione indirizzando il grado di accettabilità e di soddisfazione in relazione alle diverse esigenze di mobilità (pendolare o sistematica dei residenti, concentrata in alcuni periodi dell'anno da parte dei turisti) e più nello specifico a ciò riguarda la componente dei servizi alla mobilità. L'indagine sulla customer satisfaction rappresenta uno strumento di cui sempre più ci si avvale per valutare il gradimento da parte dell'utenza dei servizi offerti. Una buona indagine costituisce quindi un punto di partenza strategico per individuare gli aspetti da migliorare e potenziare.</p> <p>Parallelamente andrebbero sottoposte a verifica le performance del trasporto pubblico in grado di conquistare quei segmenti di mercato in cui la concorrenza del mezzo privato può essere affrontata con successo.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
<ul style="list-style-type: none"> Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti; 	<ul style="list-style-type: none"> Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità; Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini; Sottoporre a valutazione le misure e i servizi offerti nel campo della mobilità per indirizzare le scelte verso la soddisfazione del cliente.
Interventi correlati	
<p>Misura operativa 1.2.1: Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio.</p> <p>Misura operativa 8.2.1: Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissione.</p>	
Risultati attesi	
<p>La soddisfazione dell'utente sarà valutata attraverso indagini ad hoc (interviste, questionari ecc.) volte a conoscere i seguenti aspetti:</p> <p>- accettabilità e soddisfazione relativa a interventi a favore di servizi di trasporto pubblico flessibile. Definito un programma di massima sui percorsi e orari variabili andrà testata la sua accettabilità mediante un monitoraggio volto sia a quantificare l'efficacia dell'intervento ma anche a raccogliere suggerimenti, critiche, ecc..</p> <p>- accettabilità e soddisfazione relativa a interventi a favore di altri interventi. Si fa riferimento ad interventi che comportano un esborso da parte dell'utente (tariffazione degli accessi, parcheggi, noleggio bici/moto ecc..). In questo caso occorre fare una differenziazione tra residenti e turisti. Una accorta e puntuale pre-analisi sulla accettabilità (disponibilità a pagare di più una cosa e di meno un'altra) può fornire elementi molto interessanti al momento della scelta delle misure da implementare.</p> <p>Le indagini sulla customer satisfaction possono essere effettuate a bordo dei mezzi pubblici, o presso le principali fermate. Tutte le indagini che comportano il contattare un campione di popolazione residente possono essere svolte telefonicamente attraverso una breve intervista. Questionari, in più lingue, rivolti ai turisti possono essere consegnati presso le aziende di soggiorno, strutture ricettive (alberghi, campeggi ecc..).</p>	
Riferimenti normativi	
La programmazione di indagini periodiche sulla soddisfazione dei cittadini per i servizi pubblici locali sollecitata come opportuna nel corso degli ultimi anni, è diventata obbligatoria con le previsioni della Legge finanziaria per il 2008.	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Municipalità

SCHEDA OPERATIVA N° 4	
	Gestori dei servizi alla mobilità (noleggio, ecc.)
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Indagine ad hoc	2015
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	Definizione/ U. misura
Ripartizione modale	(% spostamenti per modo)
Accessibilità	(n. servizi)
Qualità e comfort del servizio	punteggio
Raccomandazioni per l'implementazione	
<ul style="list-style-type: none">• L'indagine va effettuata da un soggetto terzo rispetto a chi eroga il servizio;• Il questionario deve essere di facile compilazione;• I punti di distribuzione del questionario devono essere facilmente accessibili agli intervistati;• La distribuzione e la rilevazione dell'informazione dovrebbe essere ripetuta annualmente.	

TAB. 4.3.1-5: Scheda piano operativo IDENTIFICAZIONE SINERGIE

SCHEDA OPERATIVA N° 5	
LINEA D'AZIONE 11: Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico	
Misura di intervento 11.2: Identificazione delle sinergie tra risorse ed obiettivi pubblici/privati per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PMS	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ SOCIALE	
<i>Descrizione</i>	
<p>Il coinvolgimento effettivo della società civile – sia essa intesa come insieme di rappresentanze organizzate dei diversi gruppi di interesse che orbitano intorno alle tematiche dei trasporti e dello sviluppo urbano o come insieme più vasto che include anche i singoli cittadini – è ormai considerato una componente basilare nei processi pianificatori, in special modo nei casi in cui vi sono situazioni potenzialmente conflittuali da gestire.</p> <p>Un programma di coinvolgimento dei cittadini e dei detentori di interessi se ben accuratamente concepito ed altrettanto bene attuato, aumenta le possibilità di successo del processo di pianificazione rispetto ad approcci di tipo esclusivamente tecnico analitico. Una vasta partecipazione dà visibilità alla complessità degli obiettivi individuati e facilita la comprensione e la condivisione dei problemi da affrontare.</p> <p>Al tempo stesso consente di sviluppare soluzioni innovative e di promuovere il sostegno dell'opinione pubblica e l'accettabilità dell'insieme delle azioni (politiche) che compongono la strategia scelta. La partecipazione può dunque rendere economicamente più sostenibile il processo di elaborazione tecnica della programmazione e migliorare l'efficienza e l'efficacia della fase di attuazione del Piano poiché gli eventuali punti "problematici" sono affrontati preventivamente.</p>	
<i>Obiettivi</i>	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
<p>Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti</p> <p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	<p>Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile.</p>
<i>Interventi correlati</i>	
Misura di intervento 11.1: Mappatura della società civile	
<i>Risultati attesi</i>	
<p>Si propone di attivare un circolo della responsabilità, un sistema di relazioni basato sulla partecipazione sinergica di diversi attori sociali per progettare, implementare e monitorare le azioni pubblico-private con il contributo delle competenze di ognuno, al fine di consolidare una cultura diffusa della responsabilità sociale. Le organizzazioni provenienti dal settore pubblico, privato e dalla società civile, che si impegnano volontariamente e reciprocamente in relazioni innovative per perseguire obiettivi comuni attraverso la messa in comune delle loro risorse e competenze. Tale sistema contribuisce alla creazione volontaria di un modello sostenibile e competitivo per la società civile.</p> <p>Tale modello applicato per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PMS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementa i programmi attraverso il sostegno economico e il supporto pubblico - Ottiene legittimazione delle attività - Migliora la comunicazione interna ed esterna - Aumenta l'efficacia operativa - Permette la condivisione di competenze e risorse - Attua sinergie fra attori locali chiave verso obiettivi comuni. <p>Lo sviluppo di comportamenti socialmente responsabili da parte degli attori locali è un aspetto fondamentale per contribuire allo sviluppo sostenibile dei territori locali e alla protezione dell'ambiente. Questa sinergia si riflette sia <u>all'interno della Partnership</u> (benefici comuni) sia <u>nella Società Civile</u> (benefici esterni).</p>	
<i>Riferimenti normativi</i>	
<p>Il tema della partecipazione alle scelte di governo locale è contenuto in molti dei documenti internazionali sul tema della sostenibilità a partire dal documento della Conferenza di Rio '92 fino ai più recenti documenti emanati a livello europeo e internazionale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Convenzione di Arhus (1998), che promuove il coinvolgimento ed una maggiore sensibilizzazione e informazione dei cittadini nei processi 	

SCHEDA OPERATIVA N° 5	
<p>decisionali che coinvolgono tematiche ambientali. La convezione si base su tre elementi: la definizione di regole per l'accesso alle informazioni sull'ambiente; la definizione di gruppi di interesse che partecipino ai processi decisionali e il diritto del pubblico di rivolgersi alla giustizia nei confronti dei governi che non hanno rispettato gli obblighi legali della Convenzione.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Legge 108/2001 ratifica convenzione Aarhus - Direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni ambientali - Direttiva 2003/35/CE relativa alle partecipazione del pubblico alle procedure ambientali - DLgs 195/2005 di recepimento della direttiva europea 2003/4/CE sull'accesso alle informazioni ambientali - Legge 241/1990 sul procedimento amministrativo e accesso ai documenti amministrativi (modificata con Legge 15/2005) e DLgs 267/2000 (testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali) 	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Amministratori Funzionari e tecnici dell'ente pubblico Portatori di interesse (stakeholders) Facilitatori
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Indagine ad hoc	2015
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di incontri realizzati	
Numero di adesioni alle attività partecipative	
Raccomandazioni per l'implementazione	
<p>In qualunque livello di pianificazione si intenda attivare la partecipazione è necessario che vi sia legittimazione tra l'Ente che promuove, il processo e gli attori coinvolti a partecipare e tra gli attori stessi. Tale legittimazione è legata all'impegno ed alle garanzie istituzionali in merito alle possibili ricadute operative che avranno le indicazioni e le elaborazioni che saranno prodotte nell'ambito del processo partecipativo. La credibilità dell'Ente promotore viene inoltre misurata rispetto alle risorse messe in campo in termini di personale dedicato e di fondi economici. Per la buona riuscita del processo è determinante l'assunzione del rispetto delle regole come elemento fondativi del modello partecipativo.</p>	

TAB. 4.3.1-6: Scheda piano operativo IDENTIFICAZIONE PROGETTI REALIZZABILI

SCHEDA OPERATIVA N° 6	
LINEA D'AZIONE 11: Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico	
Misura di intervento 11.3: Identificazione dei progetti potenzialmente realizzabili attraverso il ricorso a capitali privati	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ SOCIALE	
Descrizione	
<p>Il coinvolgimento effettivo della società civile – sia essa intesa come insieme di rappresentanze organizzate dei diversi gruppi di interesse che orbitano intorno alle tematiche dei trasporti e dello sviluppo urbano o come insieme più vasto che include anche i singoli cittadini – è ormai considerato una componente basilare nei processi pianificatori, in special modo nei casi in cui vi sono situazioni potenzialmente conflittuali da gestire.</p> <p>Un programma di coinvolgimento dei cittadini e dei detentori di interessi se ben accuratamente concepito ed altrettanto bene attuato, aumenta le possibilità di successo del processo di pianificazione rispetto ad approcci di tipo esclusivamente tecnico analitico. Una vasta partecipazione dà visibilità alla complessità degli obiettivi individuati e facilita la comprensione e la condivisione dei problemi da affrontare.</p> <p>Al tempo stesso consente di sviluppare soluzioni innovative e di promuovere il sostegno dell'opinione pubblica e l'accettabilità dell'insieme delle azioni (politiche) che compongono la strategia scelta. La partecipazione può dunque rendere economicamente più sostenibile il processo di elaborazione tecnica della programmazione e migliorare l'efficienza e l'efficacia della fase di attuazione del Piano poiché gli eventuali punti "problematici" sono affrontati preventivamente.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
<p>Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	<p>Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile.</p>
Interventi correlati	
Misura di intervento 11.2: Identificazione delle sinergie tra risorse ed obiettivi pubblici/privati per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PMS	
Risultati attesi	
<p>La realizzazione di un intervento di pubblica utilità mediante project financing o altre forme di finanziamento è pur sempre un investimento pubblico e come tale, prima di essere deciso, implica una serie di valutazioni da parte dell'ente pubblico, alcune delle quali previste nei contenuti degli Studi di Fattibilità predisposti per ottenere finanziamenti specifici.</p> <p>La misura è finalizzata al raggiungimento di due distinti obiettivi:</p> <p>a) fornire gli elementi di base per una conoscenza specialistica a coloro che, nella prospettiva del coinvolgimento di capitali privati, saranno chiamati ad elaborare Analisi di Fattibilità o ad interpretarne i risultati;</p> <p>b) dare ai soggetti responsabili della decisione d'investimento elementi utili per comprendere le finalità dell'Analisi di Fattibilità condotta con tali prospettive, i relativi limiti e modalità di applicazione.</p> <p>I contenuti dello Studi di Fattibilità, avendo la finalità di ottimizzare le risorse pubbliche destinate allo specifico intervento, devono fare riferimento alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificazione dei bisogni da soddisfare con il progetto ed identificazione degli standard di servizio ottimali per soddisfare tali bisogni; - Identificazione dei costi da sostenere in caso di realizzazione diretta del progetto, valorizzando i rischi assunti in termini di tempistica, capacità di raggiungere gli standard previsti e tutela degli interessi pubblici; - Identificazione delle differenti forme di coinvolgimento di privati per la realizzazione del progetto e loro valorizzazione, - Individuazione dei fondi pubblici, da ogni parte essi provengano (comunitari, leggi statali di settore, leggi regionali di settore, etc..) per finanziare il progetto, - Verifica, per la soluzione individuata, della sostenibilità economico finanziaria pubblica nell'orizzonte temporale definito, comprensiva dei costi transattivi in caso di progetti complessi; - Verifica dell'impatto economico-finanziario per l'ente pubblico.. 	

SCHEDA OPERATIVA N° 6	
Riferimenti normativi	
<p>Il tema della partecipazione alle scelte di governo locale è contenuto in molti dei documenti internazionali sul tema della sostenibilità a partire dal documento della Conferenza di Rio '92 fino ai più recenti documenti emanati a livello europeo e internazionale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Convenzione di Arhus (1998), che promuove il coinvolgimento ed una maggiore sensibilizzazione e informazione dei cittadini nei processi decisionali che coinvolgono tematiche ambientali. La convenzione si basa su tre elementi: la definizione di regole per l'accesso alle informazioni sull'ambiente; la definizione di gruppi di interesse che partecipino ai processi decisionali e il diritto del pubblico di rivolgersi alla giustizia nei confronti dei governi che non hanno rispettato gli obblighi legali della Convenzione. - Legge 108/2001 ratifica convenzione Arhus - Direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni ambientali - Direttiva 2003/35/CE relativa alla partecipazione del pubblico alle procedure ambientali - DLgs 195/2005 di recepimento della direttiva europea 2003/4/CE sull'accesso alle informazioni ambientali - Legge 241/1990 sul procedimento amministrativo e accesso ai documenti amministrativi (modificata con Legge 15/2005) e DLgs 267/2000 (testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali) 	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Analisti finanziari Investitori
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Indagine ad hoc	2020
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di progetti potenzialmente realizzabili attraverso il ricorso a capitali privati	
Raccomandazioni per l'implementazione	
<p>In qualunque livello di pianificazione si intenda attivare la partecipazione è necessario che vi sia legittimazione tra l'Ente che promuove, il processo e gli attori coinvolti a partecipare e tra gli attori stessi. Tale legittimazione è legata all'impegno ed alle garanzie istituzionali in merito alle possibili ricadute operative che avranno le indicazioni e le elaborazioni che saranno prodotte nell'ambito del processo partecipativo. La credibilità dell'Ente promotore viene inoltre misurata rispetto alle risorse messe in campo in termini di personale dedicato e di fondi economici. Per la buona riuscita del processo è determinante l'assunzione del rispetto delle regole come elemento fondativo del modello partecipativo.</p>	

TAB. 4.3.1-7: Scheda piano operativo CAMPAGNA INFORMATIVA

SCHEDA OPERATIVA N° 7		
LINEA D'AZIONE 12: Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile		
Misura di intervento 12.1: Predisposizione di una campagna informativa sull'implementazione del PMS		
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA		
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE		
Descrizione		
<p>La comunicazione, l'informazione e l'educazione ambientale sono strumenti primari per sensibilizzare la popolazione verso lo sviluppo sostenibile, per modificarne i comportamenti, per rendere partecipi, sollecitando un senso di responsabilità personale, i cittadini ai processi di soluzione dei problemi ambientali. L'educazione ambientale, come educazione alla sostenibilità, attraverso l'informazione, la conoscenza e l'esperienza permette di far comprendere le questioni ambientali e le relazioni esistenti tra le diverse componenti, di incrementare la consapevolezza sulla necessità di riorientare i comportamenti individuali verso stili di vita più sostenibili.</p>		
Obiettivi		
Obiettivo generale	Obiettivi specifici	
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	
Interventi correlati		
Tutti gli interventi		
Risultati attesi		
<p>La diffusione e circolazione delle informazioni è una componente fondamentale e basilare di qualsiasi approccio inclusivo. Lo scambio e l'accesso all'informazione costituisce il primo elementare livello nella partecipazione dei cittadini alla gestione pubblica, in quanto fornisce al processo la risorsa che permette di creare una condivisione del patrimonio conoscitivo e quindi costruire un comune livello di dialogo. La diffusione dell'informazione deve assicurare sia il raggiungimento dei destinatari sia la comprensione dei messaggi, che dipende molto dalle conoscenze e capacità di chi li riceve. In breve, il processo comunicativo è un processo complesso e con molti attori che comporta sempre tre momenti fondamentali: comunicare, recepire e capire:</p> <p>Informazione unidirezionale</p> <p>La maggior parte dell'informazione viene diffusa in modo attivo da parte di chi la diffonde e accolta in modo passivo da parte di chi la riceve. Si tratta dell'approccio di informazione più diffuso, basti pensare a tutte le informazioni che quotidianamente vengono divulgate tramite la televisione, l'internet, gli opuscoli distribuiti da enti e società ecc. Nella tabella successiva si segnalano alcuni dei metodi più diffusi:</p>		
METODI/TECNICHE	A CHI SI RIVOLGE	FINALITÀ
distribuzione materiale informativo stampato (pubblicazioni, newsletters, volantini, inserti nei giornali, ecc.)	Tutta la comunità oppure specifici gruppi di utenza	Ampia diffusione di informazioni in relazione ad un problema (p.es. traffico automobilistico), una strategia (p. es. potenziamento del trasporto pubblico), progetto (p. es. realizzazione di piste ciclabili)
disponibilità a disposizione di materiale nei luoghi accessibili (scuole, uffici pubblici, ecc.)		
servizi televisivi, radiofonici	Tutta la comunità	Annuncio o aggiornamenti su iniziative, decisioni, sviluppi del processo di attuazione del Piano di Mobilità
portali web	Cittadini che possiedono il necessario livello di conoscenza per accedere alla rete	
conferenze stampa	Giornalisti ed indirettamente tutta la comunità (lettori di giornali e utenti TV e radio)	
Informazione interattiva		
Ad un grado più elevato di partecipazione, l'informazione viene fornita in un contesto nel quale è già previsto il modo per ottenere un feedback		

SCHEDA OPERATIVA N° 7

(commenti, opinioni, integrazioni informative) da parte di chi ha ricevuto l'informazione. Le attività d'informazione interattiva sono in realtà la base per un processo di partecipazione più ampia poiché tendono a gettare le basi per processi più strutturati finalizzati non solo all'ampliamento e condivisione del processo conoscitivo (analisi del contesto) ma ad un approfondimento comune dei problemi (individuazione di barriere e ostacoli), fino alla discussione sui possibili interventi da compiere per migliorare la situazione esistente (definizione delle strategie da attuare), e così via. Nella tabella successiva si segnalano alcuni dei metodi più diffusi.

METODI/TECNICHE	A CHI SI RIVOLGE	FINALITA'
Sportelli informativi	Tutta la comunità	Servizio permanente di diffusione di informazioni su mobilità locale e di raccolta di commenti ed opinioni
Siti web interattivi	Cittadini che possiedono il necessario livello di conoscenza per accedere alla rete	Servizio permanente di diffusione di informazioni su mobilità locale e di approfondimenti su temi specifici legati alla mobilità. Raccolta di commenti, opinioni e contributi tecnici
Incontri mirati con alcuni gruppi di utenti/cittadini su problemi specifici (p. es. incontro con i commercianti che si oppongono alla chiusura al traffico del centro urbano)	Gruppi di utenti/cittadini individuati sulla base della loro relazione con il problema da discutere Altri cittadini interessati	Diffusione occasionale di informazioni approfondite su singolo tema di mobilità e raccolta di commenti opinioni
Consiglio comunale aperto	Cittadini interessati a specifiche decisioni	Maggiore trasparenza del processo decisionale Esposizione da parte dei cittadini delle proprie opinioni
Forum sulla mobilità e gruppi tematici su temi specifici	Tutta la comunità Gruppi di utenti/operatori/cittadini interessati al tema specifico	Diffusione di informazioni e confronto delle diverse opinioni Creazione di tavoli di negoziazione

Riferimenti normativi

Il tema dell'informazione ambientale è contenuto in molti documenti internazionali sul tema della sostenibilità a partire dal documento della Conferenza di Rio '92 fino ai più recenti documenti emanati a livello europeo e internazionale.

- Dichiarazione di Salonicco (1997), Conferenza internazionale Ambiente e Società: educazione e sensibilizzazione per la sostenibilità
- Carta dei principi di Fuggi (1997), con la quale sono stati definiti i principi per l'educazione ambientale in Italia
- Convenzione di Aarhus (1998), che promuove il coinvolgimento ed una maggiore sensibilizzazione e informazione dei cittadini nei processi decisionali che coinvolgono tematiche ambientali. La convenzione si basa su tre elementi: la definizione di regole per l'accesso alle informazioni sull'ambiente; la definizione di gruppi di interesse che partecipino ai processi decisionali e il diritto del pubblico di rivolgersi alla giustizia nei confronti dei governi che non hanno rispettato gli obblighi legali della Convenzione.
- VI Programma di azione per l'ambiente della Comunità Europea (2001), che evidenzia il ruolo strategico e trasversale che le strategie di informazione ed educazione ambientale giocano nell'ambito di ogni azione di miglioramento della qualità ambientale
- Legge 108/2001 ratifica convenzione Aarhus
- Direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni ambientali
- DLgs 195/2005 di recepimento della direttiva europea 2003/4/CE sull'accesso alle informazioni ambientali
- Legge 150/2000 e Direttiva del Ministro per la Funzione Pubblica n. 422 del 7/02/2000, che ha rappresentato un ulteriore riconoscimento dell'importanza della Comunicazione per le Amministrazioni Pubbliche.
- "Orientamenti e obiettivi per il nuovo quadro programmatico per l'Educazione all'ambiente e allo sviluppo sostenibile" (2007), accordo sancito dalla Conferenza Stato - Regioni nella seduta del 1 agosto 2007, il quale sottolinea che "gli aspetti culturali e formativi che possono orientare le scelte degli individui e delle comunità [...] hanno una forte rilevanza e richiedono un impegno programmatico per adeguare strumenti e modelli d'intervento all'interno di un percorso che vede coinvolti vari gradi e livelli di responsabilità politica, istituzionale e sociale".

Elementi chiave

Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Municipalità, Gestori del trasporto pubblico, Istituzioni scolastiche,	Amministratori Tecnici, Comunicatori.

SCHEDA OPERATIVA N° 7	
Associazioni.	
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
progetti ed indagini ad hoc	2015
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di materiali (depliant, manifesti, linee guida ecc) e canali (sportelli informativi, incontri, sito web, ecc) utilizzati per iniziativa;	
Durata dell'iniziativa.	
Raccomandazioni per l'implementazione	
<p>Un programma di comunicazione per stadi è più utile per ottenere dei cambiamenti nel comportamento: una campagna d'informazione pubblica dovrebbe essere seguita da più campagne specifiche per gruppi di utenti.</p> <p>Una campagne di informazione è più efficace quando si associa a concreti misure/azioni, per es. l'attivazione di un nuovo servizio di mobilità (car-sharing, bus a chiamata ecc), la realizzazione di piste ciclabili ecc.</p> <p>Assicurarsi di conoscere bene l'opinione pubblica corrente prima di pianificare una campagna d'informazione facendo delle indagini ad hoc se necessario per conoscere le attitudini dei diversi gruppi di utenti (studenti, turisti, pendolari ecc.).</p> <p>Rivolgersi prima di tutto ai cosiddetti gruppi "facili" es. a coloro che si sa reagiranno in maniera positiva e realizzeranno i cambiamenti voluti.</p>	

TAB. 4.3.1-8: Scheda piano operativo CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE AMBIENTALE

SCHEDA OPERATIVA N° 8	
LINEA D'AZIONE 12: Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile	
Misura di intervento 12.2: Linee guida per la realizzazione di una campagna educativa sulla mobilità sostenibile in ambito insulare	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>La comunicazione, l'informazione e l'educazione ambientale sono strumenti primari per sensibilizzare la popolazione verso lo sviluppo sostenibile, per modificarne i comportamenti, per rendere partecipi, sollecitando un senso di responsabilità personale, i cittadini ai processi di soluzione dei problemi ambientali. L'educazione ambientale, come educazione alla sostenibilità, attraverso l'informazione, la conoscenza e l'esperienza permette di far comprendere le questioni ambientali e le relazioni esistenti tra le diverse componenti, di incrementare la consapevolezza sulla necessità di riorientare i comportamenti individuali verso stili di vita più sostenibili.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>
Interventi correlati	
Tutti gli interventi	
Risultati attesi	
<p>L'educazione ambientale si pone in una prospettiva di educazione permanente, essendo potenzialmente rivolta a tutti i soggetti di tutte le età ed inserita ad ogni livello di educazione formale, non formale ed informale. L'interlocutore privilegiato è certamente il mondo della scuola ma l'attenzione si sta estendendo anche all'utenza adulta coinvolgendo in azioni di informazione e formazione pressoché tutti i settori della società. La scelta del metodo nonché i contenuti di una campagna di educazione ambientale devono essere sempre definiti in collaborazione con i docenti delle scuole e/o gli esperti del settore (p.es. Centri Regionali INFEA). L'educazione ambientale, nei soggetti che hanno concluso l'iter formativo scolastico, deve poter affiancare e completare l'aggiornamento delle competenze professionali per operare secondo le linee strategiche individuate per la sostenibilità ambientale, economica e sociale del settore di mobilità.</p> <p>Esempio di schema tipo dei contenuti per iniziative di educazione/formazione ambientale</p>	
Finalità	<p>analizzare le relazioni tra mobilità e salute/qualità della vita/ambiente</p> <p>applicare elementi di ecologia quotidiana</p> <p>percepire la complessità delle tematiche legate alla mobilità di persone e merci (aspetti ambientali, economici e sociali) a livello globale</p> <p>sperimentare stili di vita più "sostenibili" e promuovere buone pratiche negli spostamenti quotidiani</p>
Riferimenti normativi	
<p>Il tema dell'informazione ambientale è contenuto in molti documenti internazionali sul tema della sostenibilità a partire dal documento della Conferenza di Rio '92 fino ai più recenti documenti emanati a livello europeo e internazionale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dichiarazione di Salonico (1997), Conferenza internazionale Ambiente e Società: educazione e sensibilizzazione per la sostenibilità - Carta dei principi di Fuggi (1997), con la quale sono stati definiti i principi per l'educazione ambientale in Italia - Convenzione di Arhus (1998), che promuove il coinvolgimento ed una maggiore sensibilizzazione e informazione dei cittadini nei processi decisionali che coinvolgono tematiche ambientali. La convenzione si basa su tre elementi: la definizione di regole per l'accesso alle informazioni sull'ambiente; la definizione di gruppi di interesse che partecipino ai processi decisionali e il diritto del pubblico di rivolgersi alla giustizia nei confronti dei governi che non hanno rispettato gli obblighi legali della Convenzione. - VI Programma di azione per l'ambiente della Comunità Europea (2001), che evidenzia il ruolo strategico e trasversale che le strategie di informazione ed educazione ambientale giocano nell'ambito di ogni azione di miglioramento della qualità ambientale 	

SCHEDA OPERATIVA N° 8	
<p>- Legge 108/2001 ratifica convenzione Aarhus</p> <p>- Direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni ambientali</p> <p>- DLgs 195/2005 di recepimento della direttiva europea 2003/4/CE sull'accesso alle informazioni ambientali</p> <p>- Legge 150/2000 e Direttiva del Ministro per la Funzione Pubblica n. 422 del 7/02/2000, che ha rappresentato un ulteriore riconoscimento dell'importanza della Comunicazione per le Amministrazioni Pubbliche.</p> <p>- "Orientamenti e obiettivi per il nuovo quadro programmatico per l'Educazione all'ambiente e allo sviluppo sostenibile" (2007), accordo sancito dalla Conferenza Stato – Regioni nella seduta del 1 agosto 2007, il quale sottolinea che "gli aspetti culturali e formativi che possono orientare le scelte degli individui e delle comunità [...] hanno una forte rilevanza e richiedono un impegno programmatico per adeguare strumenti e modelli d'intervento all'interno di un percorso che vede coinvolti vari gradi e livelli di responsabilità politica, istituzionale e sociale".</p>	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Municipalità, Gestori del trasporto pubblico, Istituzioni scolastiche, Associazioni.	Amministratori Tecnici, Comunicatori.
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
progetti ad hoc	2015
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di destinatari dell'iniziativa che sono stati coinvolti/raggiunti, per gruppo (studenti, cittadini, ecc) e per tipologia di iniziativa (educazione ambientale e formazione)	
Numero di attori locali coinvolti nell'attuazione dell'iniziativa	
Risorse umane e finanziarie destinate ad ogni iniziativa	
Raccomandazioni per l'implementazione	
Assicurarsi di conoscere bene l'opinione pubblica corrente prima di pianificare una campagna educativa facendo delle indagini ad hoc.	
Rivolgersi prima di tutto ai cosiddetti gruppi "facili" es. a coloro che si sa reagiranno in maniera positiva e realizzeranno i cambiamenti voluti.	

TAB. 4.3.1-9: Scheda piano operativo SVILUPPO DEL PIANO DELLA MOBILITA' DOLCE/PANORAMICA/TURISTICA

SCHEDA OPERATIVA N° 9	
LINEA D'AZIONE 13: Elementi di una campagna di promozione e marketing in cooperazione con le strutture ricettive e l'industria turistica in generale, finalizzata alla creazione di offerta che tenga in considerazione la mobilità sostenibile	
Misura di intervento 13.1: Sviluppo del Piano della mobilità dolce/panoramica/turistica, con dettaglio delle infrastrutture, dei servizi, degli itinerari e dei tempi di percorrenza tra le principali origini e destinazioni	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>Il turismo è lo strumento di sviluppo economico per le isole minori ma è anche causa di inquinamento e degrado ambientale. I territori che accolgono i turisti devono far fronte a un consistente temporaneo incremento della popolazione nei periodi di alta stagione, che può sovraccaricare eccessivamente il sistema di trasporto locale e l'ambiente che i turisti sono venuti a visitare. Indirizzarsi verso un turismo sostenibile vuole dire maturare e promuovere strumenti in grado di valorizzare e tutelare il patrimonio ambientale e culturale offrendo nello stesso tempo concreti vantaggi al territorio sotto il profilo economico e sociale.</p> <p>Promuovere una nuova cultura della mobilità dei turisti significa quindi non solo informare sui servizi offerti ma mettere in atto adeguati e accattivanti strumenti di marketing in grado di costruire un'immagine coerente e unitaria sui temi della sostenibilità (mobilità, qualità dell'accoglienza turistica, qualità del territorio): un vero e proprio marchio di prodotto che deve suscitare identificazione, rispetto ed emozioni.</p> <p>Un percorso lungo e difficile, che deve tradursi in un cambiamento di mentalità e nell'applicazione di "buone pratiche" in grado di coinvolgere politiche territoriali, attività culturali, trasporti uso delle acque, consumi, produzione di rifiuti, attraverso il contributo di tutti gli attori coinvolti: enti pubblici, operatori privati, associazioni, cittadini, turisti.</p> <p>Nello specifico il Piano di Mobilità dolce per l'isola prevede la valorizzazione di sentieri per uso pedonale e ciclabile con l'istituzione di postazioni di bike sharing così come riportato nella tavola grafica di Piano di Mobilità dolce.</p> <p>Per maggiori dettagli si rimanda alle tavole di Piano di Mobilità dolce.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>
Interventi correlati	
<p>Misura operativa 1.2.1: Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio.</p> <p>Misura operativa 8.2.1: Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissione.</p> <p>Misura operativa 4.1.1: Recupero e valorizzazione della rete di sentieri di collegamento al mare e a zone di particolare valenza paesaggistica attraverso l'individuazione, il segnalamento e l'adeguamento per la creazione di percorsi ciclabili, tutto-pedonali, ciclo-pedonali e per trekking/mountain-bike.</p>	
Risultati attesi	
<p>Il piano della mobilità dolce/panoramica/turistica sulla base delle indicazioni proposte dal PMS può essere inserito nei procedimenti di promozione turistica del territorio. Particolare attenzione deve essere posta con un progetto ad hoc alla misura operativa: "Recupero e valorizzazione della rete di sentieri di collegamento al mare e a zone di particolare valenza paesaggistica attraverso l'individuazione, il segnalamento e l'adeguamento per la creazione di percorsi ciclabili, tutto-pedonali, ciclo-pedonali e per trekking/mountain-bike" facendo riferimento alle indicazioni presenti nei piani specifici prodotti dall'Ente gestore della Riserva naturale.</p> <p>L'obiettivo è favorire lo sviluppo delle potenzialità del territorio in chiave di marketing territoriale, abbinando la riqualificazione dei servizi per la mobilità con l'offerta turistica di qualità. Sintesi dei passaggi principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definizione delle linee di azione e di intervento per la promozione turistica del territorio, a partire dalle caratteristiche materiali (infrastrutture di mobilità, disponibilità e qualità dei servizi ecc ...) e immateriali (know how, patrimonio naturalistico, culturale ecc...). - Costituzione di tavoli tecnici con gli operatori delle diverse categorie del sistema turistico e della mobilità per individuare i requisiti minimi da rispettare e gli impegni di miglioramento su temi quali la qualità dei servizi offerti, il rispetto dell'ambiente, l'attenzione all'utente, la promozione del 	

SCHEDA OPERATIVA N° 9	
<p>territorio e delle sue tipicità, ecc. e per definire una carta di impegni (Protocollo).</p> <p>- Definizione di Linee Guida per la qualità del territorio (Impiego di standard di qualità o sistemi di accreditamento nazionali o internazionali, accordi o marchi di qualità locali).</p> <p>- Creazione di un'immagine, scelta dei materiali/strumenti promozionali (depliant, manifesti, linee guida ecc) e dei canali di distribuzione (sportelli informativi, incontri, sito web, ecc).</p> <p>- Individuazione di possibili incentivi che dovrebbero essere indirizzati ad incoraggiare il comportamento sperato (p.es. sconti tariffari per l'uso dei modi pubblici, integrazione con i pacchetti turistici).</p>	
Riferimenti normativi	
<p>Carta per un Turismo Sostenibile: Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile, Lanzarote, 1995.</p> <ul style="list-style-type: none"> Commissione Europea - Regolamento n. 1980/2000 sul marchio di qualità ecologica (Ecolabel). Commissione Europea - Regolamento n. 761/2001 su "Adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS)" Dichiarazione di Québec sull'Ecoturismo, 2002. Dichiarazione di Djerba sul Turismo e il Cambiamento Climatico, 2003. Commissione Europea - Comunicazione COM (2007) n. 621 "Agenda per un turismo europeo sostenibile e competitivo". 	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	
<p>Municipalità</p> <p>Gestori del trasporto pubblico</p> <p>Enti per la promozione turistica</p> <p>Operatori turistici</p> <p>Associazioni culturali ed ambientali</p>	
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Costo operatore privato alle postazioni di prelievo/consegna bici, o sull'arco dei 3 mesi estivi,; circa 10.000 euro . Medesimo costo operatore privato per postazioni bike-sharing presidiate ove presenti.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Indagine ad hoc	2020
Rappresentazione cartografica intervento	Tavole di Mobilità dolce
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di interventi attuati per settore di intervento	
Risorse umane e finanziarie destinate all'iniziativa	
Numero di destinatari raggiunti, per gruppo e per canale utilizzato	
Impiego di standard di qualità o di sistemi di accreditamento	
Raccomandazioni per l'implementazione	
<ul style="list-style-type: none"> Intraprendere un'attività di animazione sociale finalizzata a rendere partecipi dell'iniziativa la popolazione e le persone direttamente coinvolte nell'attività turistica e di promozione del territorio (operatori del settore turistico, associazioni culturali ed ambientaliste, opinion leaders e decisori del turismo). Garantire la messa in atto di azioni di feedback per verificare i risultati delle attività di promozione. I messaggi promozionali devono essere accompagnati anche da dati che mostrano come le azioni avviate contribuiscono al miglioramento della qualità ambientale locale e globale. Evidenziare i vantaggi economici e sociali che derivano dalla caratterizzazione del territorio come destinazione sostenibile. 	