



Guida alle opzioni di finanziamento per i servizi di mobilità nelle aree rurali

Contratto: MOVE/2022/OP/0008

Versione Inglese a cura di;
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
Revisione versione Italiana a cura di Giorgio Ambrosino
Novembre - 2024



COMMISSIONE EUROPEA

Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti
Direzione B - Investimenti, Trasporti Innovativi e Sostenibili
Unità B3 - Innovazione e Ricerca

Contatto: Isabelle VANDOORNE

E-mail: MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

*Commissione Europea
B-1049 Bruxelles*

Guida alle opzioni di finanziamento per i servizi di mobilità nelle aree rurali

Contratto: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct è un servizio di supporto per rispondere
alle vostre domande sull'Unione Europea.***

Numero verde(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(* Le informazioni vengono fornite gratuitamente, così come la maggior parte delle chiamate telefoniche (anche se alcuni operatori telefonici potrebbero addebitare un costo).

NOTA LEGALE

Il presente documento è stato preparato per la Commissione Europea, comunque riflette le sole opinioni degli autori e la Commissione non può essere ritenuta responsabile per qualsiasi uso che possa essere fatto delle informazioni contenute nel report stesso.

Maggiori informazioni sull'Unione Europea sono disponibili in Internet al link <http://www.europa.eu>

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione Europea, 2025

ISBN : 978-92-68-27217-6

doi: 10.2832/1180506

© Unione Europea, 2025

La riproduzione è autorizzata a condizione che venga citata la fonte.

INDICE

TERMINI CHIAVE E DEFINIZIONI	7
INTRODUZIONE	8
1. ACCESSO AI FINANZIAMENTI PER I SERVIZI DI MOBILITÀ RURALE	10
2. FATTORI ABILITANTI PER L'ACCESSO AI FINANZIAMENTI	15
3. SCENARI FINANZIARI DI RIFERIMENTO PER I SERVIZI DI MOBILITÀ RURALE CONDIVISA	17
4. FASI DEI PROCESSI DI FINANZIAMENTO E STRATEGIE FINANZIARIE	21
5. DEFINIZIONE DEGLI ELEMENTI CHIAVE DEL PROGETTO.....	22
6. VALUTAZIONE DEI CRITERI E DEI PIANI DI FINANZIAMENTO	33
7. UN MERCATO ALTAMENTE REGOLAMENTATO	43
8. DARE VOCE ALLE PROPOSTE.....	47
CONCLUSIONI	56

ELENCO DELLE TABELLE

Tabella 1 Esempi di KPI mirati alla valutazione delle problematiche nella mobilità rurale	14
Tabella 2 Potenziale, obiettivi, limitazioni e partnership per i proponenti principali della proposta	23
Tabella 3 Tipologie principali di progetti di mobilità nelle aree rurali	25
Tabella 4 Mix di fonti di finanziamento per le soluzioni di mobilità rurale	36

ELENCO DELLE FIGURE

Figura 1 Servizi di trasporto di base e locali nei territori rurali.	9
Figura 2 Panorama dei finanziamenti per la mobilità rurale	10
Figura 3 Punti salienti dell'iniziativa di partnership KITE a Kilkenny, Irlanda	16
Figura 4 Trasporto a chiamata BürgerBus nell'Oberes Glantal, Germania.	16
Figura 5 Scenari finanziari per i servizi di mobilità.....	18
Figura 6 Scenari finanziari per i servizi DRT nel Medio Tejo, Portogallo	18
Figura 7 Gestione delle problematiche organizzative e operative.....	19
Figura 8 Il servizio porta a porta Sopotniki, Slovenia	20
Figura 9 Approccio graduale per il finanziamento e le strategie finanziarie per la mobilità rurale	21
Figura 10 Definizione degli elementi chiave del progetto – Fasi 1-3	22
Figura 11 Car sharing nella comunità rurale di Villerouge-Termenès (FR).....	24
Figura 12 Progetto VysoMarch al confine tra Austria e Slovacchia	28

Figura 13 Requisiti di finanziamento per le soluzioni di mobilità rurale condivisa	30
Figura 14 Problemi finanziari per le soluzioni di mobilità rurale condivisa	31
Figure 15 Il progetto SMART Mobility nella Valle del Serchio, Garfagnana, Italia.	32
Figure 16 Definizione degli elementi chiave del progetto – Fase 4-6	33
Figura 17 Tipologie di finanziamento per soluzioni di mobilità rurale.....	34
Figura 18 Panoramica delle esigenze di finanziamento nelle diverse fasi del progetto	34
Figura 19 Servizio di bike sharing Sprottenflotte nella regione di Kiel, Germania	35
Figura 20 Utilizzo delle fonti di finanziamento a Rethymno, Grecia	37
Figura 21 Sostenere schemi di car sharing elettrico rurale: il modello FLUGS nel Tirolo Orientale	38
Figura 22 Finanziamento necessario per i costi pre-progetto e in conto capitale.....	40
Figura 23 Finanziamenti necessari per i costi operativi nei servizi di trasporto flessibili	41
Figura 24 Finanziamenti stimati per i costi operativi nei servizi di ride-sharing.....	42
Figura 25 Definizione degli elementi chiave del progetto – Fase 7	43
Figura 26 Trasporto a Domanda nel Médio Tejo, Portogallo	46
Figura 27 Definizione degli elementi chiave del progetto – Fase 8-10	47
Figura 28 Definizione del business plan per il servizio di mobilità rurale	49
Figura 29 Modello Canvas per i servizi di mobilità in area rurale.	50
Figura 30 Benefici sociali associati ai servizi di mobilità rurale	52
Figura 31 Ferrovie “Green” a Valmiera, Lettonia	52
Figura 32 Passi principali per la preparazione di una proposta	54
Figura 33 Navigare nel quadro Europeo dei programmi di finanziamento	54

TERMINI CHIAVE E DEFINIZIONI

Termine	Definizione
PAC	La Politica Agricola Comune (PAC) è una politica comune a tutti i paesi dell'Unione Europea. Viene gestita e finanziata a livello Europeo con le risorse del bilancio dell'UE. La PAC sostiene un mercato unico aperto per i prodotti agroalimentari dell'UE, garantendo prezzi accessibili, mantenendo alcuni dei più elevati standard di sicurezza e ambientali al mondo e mantenendo vitali le comunità rurali.
CapEx	Spese in Conto Capitale sono le spese necessarie per acquisire, aggiornare e mantenere le infrastrutture fisiche (ad esempio, strade, piste ciclabili, ponti, gallerie, ecc.) incluse le tecnologie o le attrezzature (sistemi di sicurezza e sistemi di controllo, bigliettazione, sistemi di gestione delle informazioni, ecc.) e beni mobili quali i veicoli, bus, tram, ecc.
ERMN	Rete Europea per la Mobilità Rurale (ERMN) è una rete paneuropea sulla mobilità rurale, per condividere conoscenze ed esperienze tra autorità locali, tecnici ed esperti. È stata creata e gestita dal progetto SMARTA-NET.
Finanziamento	Processo di ottenimento del capitale e dei fondi necessari per lo sviluppo di una soluzione, che può includere prestiti, linee di credito, sovvenzioni o investimenti. Include anche tutte le raccomandazioni per attrarre investimenti e per ottenere i fondi.
Fondi	Panoramica dei diversi fondi disponibili per lo sviluppo e per il mantenimento di una soluzione o servizio di mobilità.
OpEx	Spese operative per la gestione di un servizio (ad esempio, costi per il funzionamento dei veicoli, stipendi e benefit del personale, premi assicurativi, manutenzione e riparazione dei veicoli e delle infrastrutture, vendita e marketing), nonché altre spese correlate necessarie alla operatività quotidiana del servizio.

INTRODUZIONE

Il presente documento completa la serie di quattro Guide preparate da SMARTA-NET¹. Questi documenti vogliono rafforzare la capacità dei comuni di sviluppare e implementare soluzioni di mobilità sostenibili, inclusive e integrate nei loro territori. In particolare, questa Guida si concentra su un aspetto critico: le opzioni di finanziamento per le iniziative di mobilità rurale, inclusa la mobilità a supporto del turismo nelle aree rurali. La mancanza di risorse e di know-how specifico nell'ottenere finanziamenti rappresenta una barriera significativa per le comunità rurali che vogliono sviluppare servizi di mobilità nelle loro aree.

Per rispondere a questa esigenza, questa Guida presenta un approccio graduale. Infatti è progettata per supportare i comuni delle aree rurali e i tecnici nella comprensione, preparazione e presentazione di realistiche proposte di finanziamento e strategie finanziarie per sviluppare progetti di mobilità e mantenere nel tempo i servizi realizzati. Ogni capitolo si basa su elementi chiave necessari per elaborare un solido piano di progetto, dall'identificazione delle sfide e delle risorse all'interno delle comunità rurali, alla valutazione di quadri finanziari pratici e alla definizione delle componenti essenziali del progetto.

Questo approccio strutturato vuole supportare le autorità locali a navigare nei complessi scenari dei processi di finanziamento, a valutare chiaramente i requisiti finanziari e a sviluppare proposte effettive che affrontino gli aspetti normativi e situazioni di mercato specifici della mobilità rurale.

Che siate rappresentanti di un comune rurale, di un'autorità regionale, di una azienda di trasporto o membri della comunità locale, questa Guida vi potrà servire quale strumento pratico per esplorare ed acquisire il possibile supporto finanziario per le vostre iniziative di mobilità rurale.

L'accesso alle o dalle aree rurali può essere considerato attraverso due prospettive complementari.

- **La prima prospettiva si concentra su come i residenti delle aree rurali si possono spostare per ciò di cui hanno bisogno** rispetto ai servizi essenziali, lavoro, l'istruzione e altre destinazioni, molte delle quali si trovano al di fuori della loro area rurale. Questo livello di accessibilità è fondamentale per garantire l'inclusione sociale e la qualità della vita per le singole comunità rurali.
- **La seconda prospettiva considera l'accessibilità delle aree rurali dall'esterno**, focalizzandosi sulla "facilità" con cui le aziende, i turisti e altri visitatori possono raggiungere queste aree. Questo rappresenta un fattore critico per lo sviluppo economico, la promozione del turismo e il sostegno delle industrie locali.

Insieme, queste prospettive sottolineano la duplice importanza dei servizi di mobilità nel collegare le aree rurali con il più ampio tessuto economico e sociale.

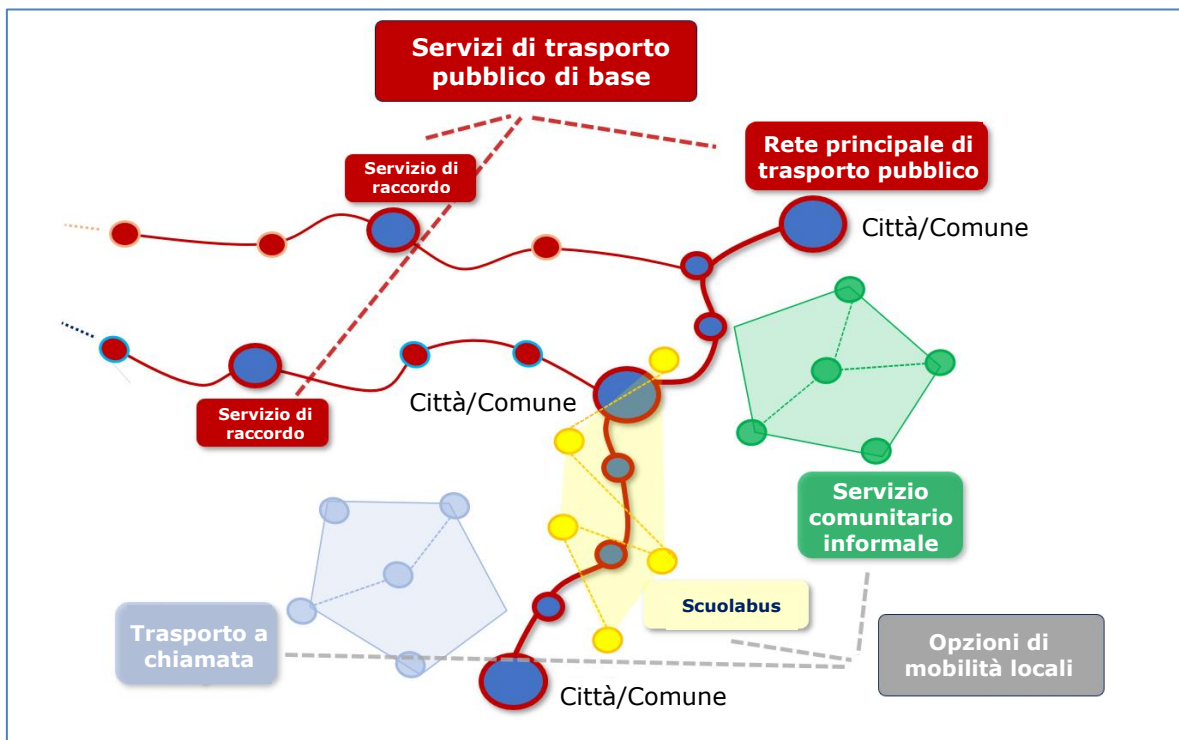
Quando si tratta di finanziamenti per la mobilità rurale, distinguiamo tra "*servizi di base*" e opzioni di mobilità più locali (Figura 1).

¹ Gli altri tre documenti "Guida" sono i seguenti: i) Guida alle soluzioni di mobilità condivisa rurale; ii) Linee guida per la mobilità sostenibile nelle comunità turistiche rurali; e iii) Guida all'integrazione degli aspetti della mobilità rurale nella progettazione dei PUMS.

- **I servizi di base**, come i servizi interurbani, i servizi di autobus a lunga percorrenza e i servizi di trasporto regionali, sono integrati nelle reti di trasporto pubblico formali/convenzionali. Beneficiano di strutture consolidate di pianificazione, organizzative e di finanziamento. Questi servizi sono supportati da finanziamenti governativi o operano commercialmente attraverso investimenti del settore privato. Fungono da principali arterie di trasporto, collegando le città di medie dimensioni alle città più grandi e agli snodi di trasporto regionali con un numero di fermate limitato nelle aree attraversate;
- **I servizi di mobilità locali**, come quelli che forniscono l'accesso a destinazioni chiave all'interno delle aree rurali o il collegamento agli snodi di trasporto di base, presentando significative criticità di finanziamento strutturale. Questi servizi sono fondamentali per soddisfare le esigenze quotidiane di mobilità all'interno delle comunità rurali, eppure sono molto sotto-finanziati da decenni. A differenza dei servizi di base, i finanziamenti per la mobilità locale sono spesso incerti, frammentati e privi di un quadro normativo dedicato con obiettivi coerenti. Inoltre, in molti casi le soluzioni di mobilità locale non vengono classificate come "trasporto pubblico" e quindi non sono ammissibili ai principali flussi di finanziamento dedicati in generale alla mobilità e trasporti.

Figura 1 Servizi di trasporto di base e locali nei territori rurali.

Fonte: MemEx



1. ACCESSO AI FINANZIAMENTI PER I SERVIZI DI MOBILITÀ RURALE

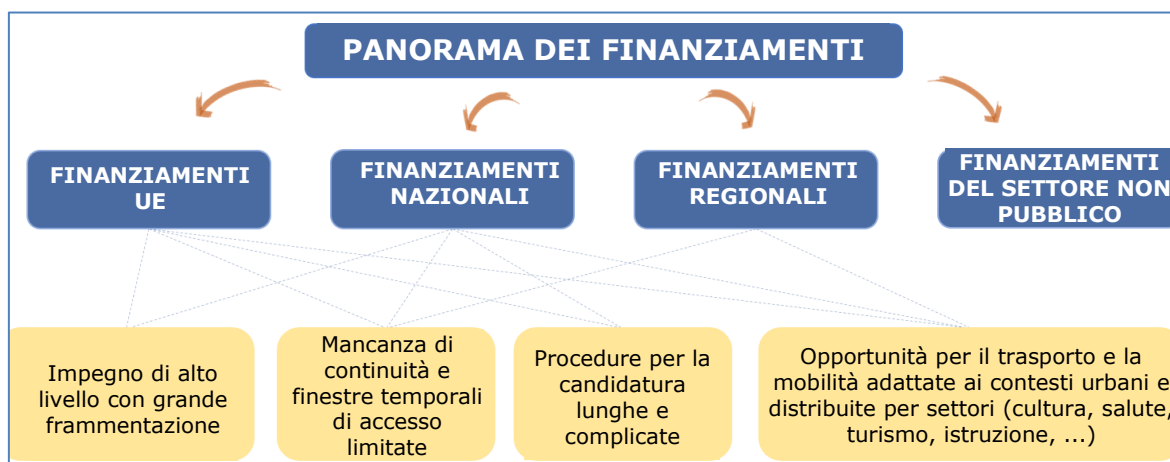
Diverse opportunità di finanziamento sono disponibili nei vari Stati membri Europei. Tuttavia, le comunità rurali solitamente non riescono ad utilizzare molte di queste opportunità per finanziare i loro interventi di mobilità. Nei casi in cui è possibile accedere ai finanziamenti, le soluzioni di mobilità vengono introdotte ma con un orizzonte temporale limitato in termini di finanziamento, per cui non rimangono sostenibili sul lungo termine. Per rendere durature le iniziative di mobilità condivisa, è necessario garantire la continuità e stabilità delle fonti di finanziamento durante l'intero ciclo di vita di una nuova misura o servizio. Tra i soggetti interessati ed attivi nelle aree rurali, spesso manca la consapevolezza e la conoscenza di tutte le potenziali fonti di finanziamento a cui potrebbero rivolgere l'attenzione.

In generale, il panorama dei finanziamenti può essere raggruppato in quattro categorie principali, come mostrato nella Figura 2. Tre delle quattro sono varie forme di **finanziamento pubblico**, che si trovano tutte a livelli di governo/amministrazione superiori rispetto alle aree rurali target. Tutte queste opzioni hanno la possibilità di mettere a disposizione risorse finanziarie sostanziali, ma la questione cruciale è come queste risorse vengono distribuite tra le aree urbane e rurali.

La quarta categoria interessa il **finanziamento del settore non pubblico** includendo le comunità, soggetti interessati, ONG, enti di beneficenza ed entità commerciali. Questa categoria potrebbe essere ulteriormente suddivisa tra "non pubblico/non commerciale" e "commerciale". È chiaro che soluzioni di mobilità basate sul trasporto pubblico nelle aree rurali richiedano una fonte di finanziamento governativa. Tuttavia, molte altre forme dei servizi di mobilità rurale hanno esigenze di finanziamento minori che possono essere soddisfatte in modi diversi sia dalla comunità, che da sponsorizzazioni o da aziende. Spesso questo è l'unico modo con cui le comunità possono avviare qualche servizio autonomamente se il governo a livello superiore non agisca per loro.

Figura 2 Panorama dei finanziamenti per la mobilità rurale

Fonte: SMARTA-NET



SMARTA-NET ha organizzato molti incontri e discussioni con i membri dell'ERMN, sia in presenza che online, per valutare le esigenze e le sfide dei comuni rurali nell'accesso ai fondi. In particolare, durante il 5° incontro dell'ERMN a Évora (Portogallo, 14-16 maggio 2024), il tema critico del finanziamento del servizio di mobilità rurale è stato discusso

in modo approfondito in modalità interattiva quali il World Café. I membri dell'ERMN hanno avuto la possibilità di condividere le proprie idee ed esperienze a riguardo dei programmi di finanziamento per la mobilità rurale, nonché le strategie per garantire risorse aggiuntive. La discussione si è concentrata principalmente sui programmi di finanziamento specifici dell'UE (soprattutto per quanto riguarda fondi strutturali, ad esempio, Fondo Europeo di Sviluppo Regionale² - FESR e Fondi di coesione³) nonché sul fondo UE per la ripresa e la resilienza.

SMARTA-NET ha anche sviluppato un'analisi delle fonti di finanziamento europee, nazionali e regionali disponibili per la mobilità rurale⁴ dettagliando i programmi e le loro aree di interesse. I risultati di questa analisi evidenziano uno squilibrio tra i diversi tipi di finanziamento, con un numero rilevante di opportunità di finanziamento a livello UE e opzioni più limitate per i comuni rurali e le altre entità interessate all'implementazione di servizi e soluzioni di mobilità a livello locale.

Anche quando i comuni delle aree rurali riescono a individuare opzioni di finanziamento sia a livello UE che nazionale/regionale rispondenti alle loro esigenze per i servizi di mobilità, l'accesso a queste opzioni presenta una serie di difficoltà e sfide usuali, come emerso durante le discussioni tra i membri dell'ERMN indicate precedentemente. I principali risultati delle interazioni tra i membri dell'ERMN hanno evidenziato le seguenti problematiche:

Sfide relative ai finanziamenti UE

- Ampia natura e frammentazione dei bandi di finanziamento dell'UE (in particolare i programmi Horizon Europe, CEF⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE), che rendono difficile allineare le esigenze della comunità ai criteri di finanziamento;
- I bandi dell'UE (in particolare i programmi Horizon Europe, CEF, INTERREG, LEADER, LIFE) spesso promuovono obiettivi non legati alla mobilità, ad esempio l'uso/sviluppo di specifiche tecnologie, l'ambiente e i cambiamenti climatici, la decarbonizzazione, l'equità, ecc. I proponenti che hanno l'obiettivo di affrontare le problematiche fondamentali dei servizi di mobilità nelle loro aree rurali si trovano in una posizione di grave svantaggio rispetto ai proponenti il cui punto di forza sono gli aspetti non legati alla mobilità anche se dichiarano di interessare la stessa mobilità. I proponenti interessati alla mobilità quindi cercano di adattare le loro proposte a un modello di bando che non dà priorità alla mobilità e trovandosi così inevitabilmente in una posizione debole.

Sfide relative ai finanziamenti nazionali

- Anche se il finanziamento iniziale per i programmi di mobilità rurale, in particolare i relativi costi di capitale o di infrastruttura, proviene spesso da

² https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en

³ https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

⁴ I risultati sono sintetizzati nel rapporto SMARTA-NET "Summary Report of Funding streams and related issues across EU countries", (2024).

⁵ Meccanismo per collegare l'Europa

https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁶ <https://interreg.eu/about-interreg/>

⁷ Collegamenti tra le azioni di sviluppo dell'economia rurale – Links between activities for the development of rural economy; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

⁸ Gli Stati membri potrebbero non considerare la mobilità rurale e/o gli aspetti correlati come priorità nazionali, ostacolando così l'accesso delle comunità locali o persino dei comuni e delle province ai fondi per la mobilità, nonostante l'ampio spettro di possibilità disponibili.

progetti governativi, i comuni sono talvolta costretti a farsi carico dei costi operativi se vogliono rendere efficaci le soluzioni realizzate;

- I finanziamenti nazionali molte volte mancano di continuità, il che non è compatibile con una pianificazione di lungo termine. Questa inconsistenza può rappresentare una sfida per i progetti che richiedono continuità di investimento per diversi anni (i progetti a lungo termine necessitano di finanziamenti stabili e prevedibili per garantire il completamento del progetto con successo e per ottenere gli impatti previsti).
- I programmi di sviluppo rurale di solito finanziano interventi specifici nelle aree rurali che quasi sempre non sono correlati all'implementazione di servizi di mobilità e/o allo sviluppo di infrastrutture di trasporto (ad esempio, il Piano strategico della PAC⁸).

Sfide relative ai finanziamenti regionali

- Il trasporto pubblico è un settore fortemente regolamentato, in cui l'offerta di servizi e l'assegnazione dei finanziamenti sono invariabilmente determinate da un'agenzia a un livello superiore rispetto al comune rurale, di solito agenzie regionali o nazionali. Questi Enti di livello superiore gestiscono le priorità, lasciando ai comuni rurali una limitata possibilità di intervento sui processi decisionali. Sebbene possano presentare richieste di servizio, i comuni rurali raramente hanno accesso diretto a questi flussi di finanziamento, creando uno scollamento tra le esigenze locali e le risorse disponibili;
- Molte opportunità di finanziamento regionale sono basate su progetti, con limiti di tempo rigorosi che privilegiano l'implementazione a breve termine rispetto alla sostenibilità di lungo termine. Questa mancanza di continuità mina la fattibilità finanziaria delle soluzioni di mobilità, poiché i comuni spesso faticano a mantenere operativamente i servizi oltre il periodo di finanziamento del progetto approvato;
- Per le aree rurali a cavallo di confini nazionali o regionali, l'accesso ai finanziamenti regionali diventa ancora più difficile. Queste aree devono districarsi tra livelli di governance frammentate, dove le risorse sono gestite da Enti differenti con normative, priorità e procedure amministrative diverse.

Sfide generali nell'accesso ai finanziamenti pubblici

- Le Procedure di candidatura (elaborazione proposta) sono usualmente lunghe e complicate aggravate anche dall'incertezza dei risultati, sia in termini di tasso di successo che del livello di fondi assegnati;
- Molte opportunità di finanziamento per i trasporti e la mobilità sono definite pensando ai contesti urbani, che il più delle volte non si adattano bene ai contesti rurali;
- Questo è legato anche alle difficoltà nella valorizzazione (monetizzazione) dei benefici. Quantificare i benefici delle soluzioni di mobilità rurale non è semplice. Le proposte di valore differiscono in modo significativo rispetto ai contesti urbani. Ad esempio, il valore sociale della mobilità per gli anziani o i giovani nelle aree rurali è più difficile da quantificare poiché riguarda la qualità della vita o la capacità di continuare a risiedere nella zona, rispetto alle metriche standard

utilizzate nell'analisi costi-benefici come il tempo di viaggio e il risparmio sui costi.

Sfide relative ai finanziamenti del settore non pubblico

- Oltre ai tradizionali programmi di finanziamento, garantire risorse aggiuntive con il coinvolgimento del settore privato, sfruttando il volontariato, ottenendo sponsorizzazioni, implementando tariffe per gli utenti e cercando supporto per progetti dimostrativi o pilota può essere piuttosto difficile nelle aree rurali dove la domanda è generalmente molto debole rispetto ai contesti urbani e quindi genera un livello inferiore di profitti;
- Nelle aree rurali si riscontra usualmente la mancata presenza/disponibilità di aziende di trasporto e fornitori di servizi. Infatti, i bassi volumi di passeggeri rendono difficile sostenere finanziariamente i servizi di trasporto in queste aree da parte di operatori privati (mentre i servizi di trasporto regolamentati, in alcuni paesi Europei, ad esempio l'Italia, vengono finanziati comunque con risorse nazionali assegnate alle Autorità di Trasporto Pubblico tramite sussidi basati soprattutto sui chilometri percorsi ed un certo livello di passeggeri).

Altre sfide affrontate in particolare dalle piccole città e dalle comunità rurali interessano:

- Mancanza di competenze e conoscenza approfondita del panorama esistente sulle opportunità di finanziamento, combinata con risorse umane limitate e conseguenti vincoli di tempo. Questo impatta fortemente sulla comprensione delle opportunità di finanziamento esistenti e più adatte alle loro esigenze ed aumenta le difficoltà nel districarsi tra le complicate e lunghe procedure per avanzare la relativa candidatura o la proposta di finanziamento;
- Insufficiente sostegno politico su larga scala: mancanza di coordinamento tra i differenti livelli di governo/amministrazione del territorio, competizione con le grandi città che hanno maggiori capacità ed esperienze nel produrre e gestire le proposte di finanziamento;
- Possibilità limitate di accedere a fondi interni per cofinanziare il progetto (anche nella fase di fattibilità); mancanza di competenze specifiche per elaborare una strategia di pianificazione di lungo periodo per definire/rispondere alle relative esigenze di investimento.

Per supportare e motivare i piani e i programmi di finanziamento per i progetti di mobilità rurale, è essenziale che i responsabili politici e i decisori, comprese le autorità regionali e nazionali, adottino Indicatori Chiave di Performance (KPI) in modo da rispondere alle specifiche sfide ed esigenze delle aree rurali.

I KPI mirati forniscono un quadro chiaro per valutare le problematiche/lacune nella mobilità rurale e identificare dove siano più necessari gli investimenti. Le lacune possono riguardare la copertura spaziale dei servizi di mobilità, gli orari in cui questi sono disponibili o il modo in cui i servizi si integrano tra loro o con i servizi base. Esempi di questi KPI personalizzati vengono riportati nella Tabella 1.

Tabella 1 Esempi di KPI mirati alla valutazione delle problematiche nella mobilità rurale

Indicatori Chiave di Prestazione (KPI)	Descrizione
Accessibilità a Terminali e Fermate	Misura dei tempi di percorrenza e delle opzioni disponibili per i residenti per raggiungere le fermate dei mezzi pubblici da casa o dal lavoro
Qualità e disponibilità del trasporto pubblico	Valutazione del numero e della prossimità di stazioni o fermate, frequenza del servizio, disponibilità giornaliera delle linee e relativa regolarità
Disponibilità del servizio*	Garantire ai residenti un accesso efficiente a servizi essenziali come ospedali, scuole, supermercati, uffici postali, banche e luoghi di cultura
Accesso ai servizi essenziali	Valutare la facilità di accesso ai servizi con i mezzi pubblici o in auto, inclusi i tempi di percorrenza e le necessità di cambio di modalità di trasporto
Opzioni di Trasporto Multimodale	Monitoraggio della disponibilità di modalità di trasporto integrate in risposta alle numerose e differenti esigenze di viaggio
Disponibilità dei Servizi di Trasporto Scolastico	Monitoraggio della presenza di opzioni di trasporto dedicate agli studenti

** Vale la pena sottolineare la differenza tra misurare la "disponibilità" in termini di (a) esistenza di servizi o strutture nell'area generale; e (b) la capacità degli utenti target di accedere ai servizi durante gli orari in cui i servizi sono disponibili, tenendo debitamente conto della durata del servizio. Ad esempio, i servizi sanitari ambulatoriali, il supporto all'occupazione e il servizio dell'ufficio postale/bancario sono in genere di breve durata e su appuntamento con orario fissato dal fornitore del servizio. Un servizio di mobilità solo negli orari di pendolarismo non è utile a questa ampia fascia della popolazione.*

Questi KPI supportano la valutazione delle esigenze di mobilità rurale, pilotando in questo modo i finanziamenti e lo sviluppo di programmi rivolti specificatamente a migliorare le infrastrutture di trasporto e l'accessibilità alle aree rurali.

2. FATTORI ABILITANTI PER L'ACCESSO AI FINANZIAMENTI

L'accesso "vincente" ai finanziamenti per i progetti di mobilità in aree rurali si basa su una serie di fattori chiave. Sulla base dell'esperienza acquisita negli incontri ERMN e in particolare con la discussione tenutasi a Évora (Portogallo) durante l'incontro ERMN in presenza tenutosi il 15 Maggio 2024, i fattori abilitanti possono essere raggruppati in quattro tipologie: **Cooperazione**, **Pianificazione**, **Coinvolgimento** e **Supporto**. Questi fattori o aspetti, congiuntamente, creano la base principale per rafforzare le possibilità e la capacità delle comunità rurali di accedere e mantenere i fondi per le soluzioni di mobilità sostenibile adeguate alla propria area.

1. Cooperazione

Gli accordi di cooperazione tra comuni, autorità pubbliche, enti privati e associazioni di comunità (inclusi i Gruppi di Azione Locale) sono cruciali per rendere credibili le richieste/proposte di finanziamento e mantenere vivi i progetti/servizi nel tempo. Attraverso la collaborazione, i partner possono condividere le responsabilità, mettere in comune le risorse e sfruttare i reciproci punti di forza per affrontare efficacemente le specifiche problematiche ed esigenze di mobilità delle aree rurali. Lavorando insieme, questi gruppi possono garantire risorse aggiuntive e assicurare che le soluzioni di mobilità rurale siano operative e durature oltre il finanziamento iniziale.

2. Pianificazione

Per le domande /proposte di finanziamento di successo richiedono obiettivi ben definiti e realistici supportati da una pianificazione di dettaglio. I proponenti possono dall'inizio determinare l'intero fabbisogno finanziario delle soluzioni di mobilità definite, stabilendo chiare procedure operative e conducendo valutazioni mirate dei singoli costi. Un approccio globale alla pianificazione aiuta ad allineare i progetti con obiettivi strategici più ampi, sia a livello locale che regionale. Una prospettiva olistica consente ai candidati di definire progetti che affrontino efficacemente le problematiche dei servizi di mobilità interconnessi presentando soluzioni sostenibili e scalabili nel tempo.

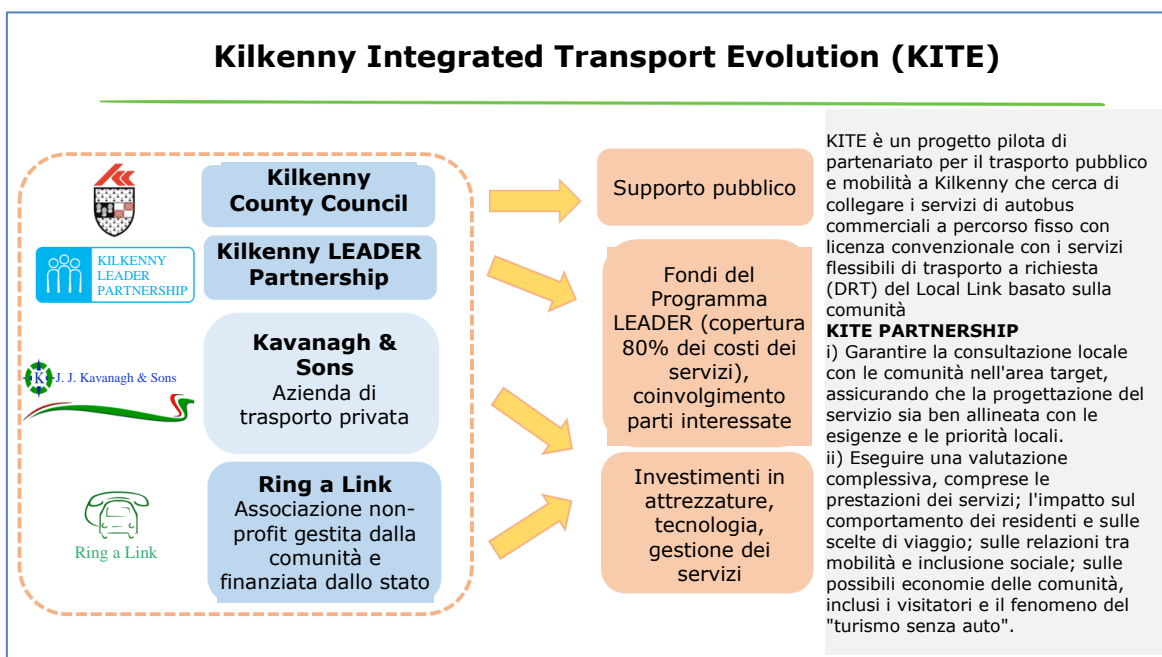
3. Coinvolgimento

Il coinvolgimento della comunità è essenziale per il successo e la longevità delle soluzioni di mobilità rurale. Con il coinvolgimento attivo delle comunità locali e le imprese, i progetti di mobilità rurale presentano anche un elevato senso di appartenenza, fattore necessario a garantire che le soluzioni proposte soddisfino realmente le esigenze dei residenti. In particolare l'adozione di un approccio multi-stakeholder può incoraggiare la partecipazione di diversi gruppi e promuovere la cooperazione tra le principali parti interessate.

4. Supporto

Il supporto politico delle autorità regionali, nazionali ed europee risulta essere prezioso per il finanziamento della mobilità rurale. Tale sostegno spesso si concretizza attraverso la condivisione di conoscenze, dati e migliori pratiche per le soluzioni di mobilità rurale.

Figura 3 Punti salienti dell'iniziativa di partnership KITE a Kilkenny, Irlanda



Punti di forza, risorse e strumenti nelle comunità rurali

Le aree rurali presentano punti di forza unici che possono contribuire notevolmente al successo dei possibili progetti di mobilità. Una profonda conoscenza delle esigenze locali consente alle comunità rurali di sviluppare soluzioni mirate che affrontino efficacemente le specifiche problematiche di mobilità. Le aree rurali dimostrano anche una notevole flessibilità nel reperire finanziamenti, trovando spesso modi creativi per combinare risorse pubbliche e private a supporto delle iniziative. Inoltre, il forte legame tra mobilità e sviluppo comunitario amplifica l'impatto sociale dei progetti, rendendoli più pertinenti e sostenibili nel contesto locale. Il volontariato è un altro aspetto rilevante come ad esempio l'impegno dei residenti nel supportare e mantenere i servizi di mobilità, promuovendo anche un forte senso di appartenenza come succede ad esempio BürgerBus nella contea di Kusel, in Germania (Figura 4). Inoltre, elevati livelli di coesione sociale e un'identità rurale condivisa forniscono una solida base per definire e sviluppare opzioni di mobilità comunitaria o condivisa.

Figura 4 Trasporto a chiamata BürgerBus nell'Oberes Glantal, Germania.

Fonte: BürgerBus Oberes Glantal



3. SCENARI FINANZIARI DI RIFERIMENTO PER I SERVIZI DI MOBILITÀ RURALE CONDIVISA

Nello sviluppo di soluzioni di mobilità rurale, gli scenari finanziari possono essere generalmente suddivisi in tre categorie principali:

- **Servizi Commerciali:** operati con un modello finanziariamente sostenibile in cui le entrate derivanti dalle tariffe, sponsorizzazioni e altre attività riescono quasi sempre ad essere sufficienti a coprire i costi, consentendo spesso la redditività. Nei contesti rurali, i servizi commerciali possono spesso fare affidamento su flussi di entrate aggiuntivi o partenariati pubblico-privato per colmare il divario tra costi di esercizio e passeggeri, anche se non sono formalmente classificati come "sovvenzionati".
- **Servizi Sovvenzionati:** presentano costi operativi che non riescono ad essere coperti dalle complessive entrate; si basano su sussidi esterni per colmare questa differenza che garantisce la continuità all'accesso ai servizi di mobilità nelle aree rurali. Questi servizi sono soggetti alle normative UE ed alle politiche nazionali in materia di appalti e/o concessioni.
- **Servizi basati sul Volontariato:** coinvolgono direttamente la comunità per ridurre notevolmente i costi di esercizio. I volontari spesso ricoprono ruoli quali autisti o personale amministrativo. L'impiego e impegno dei volontari riduce chiaramente le spese di personale, portando i costi totali dei servizi più vicini alle entrate, a volte anche al di sotto. Questo approccio rende tali servizi più fattibili economicamente per i contesti rurali al netto comunque delle attività necessarie alla comunità per renderli complessivamente sostenibili.

Basandosi su questa classificazione degli scenari finanziari, è importante distinguere il modo in cui i costi di capitale e operativi vengono gestiti all'interno di ciascun modello. I *Servizi Commerciali* in generale si assumono la piena responsabilità sia degli investimenti di capitale che delle spese operative; gli operatori di trasporto mettono a disposizione anche le flotte per gestire i servizi forniti.

I *servizi sovvenzionati*, sebbene operino in modo simile al precedente, richiedono sussidi pubblici per coprire le principali voci di costo operativo, quali il personale, carburante, manutenzione dei veicoli, ecc.; e/o per coprire i costi di finanziamento per l'acquisto dei veicoli.

In alcuni casi, le autorità di gestione possono finanziare e possedere la flotta, consentendone la condivisione tra i differenti servizi. In alcuni paesi, i servizi commerciali sono i più diffusi e godono di una notevole libertà. In altri paesi, i servizi commerciali devono rientrare nel piano generale dei trasporti e non "disturbare" i servizi sovvenzionati. Infine, i servizi basati sul volontariato spesso riescono a ridurre al minimo i costi di investimento che quelli operativi, dato che i volontari svolgono usualmente funzioni di guida e di back-office e in alcuni casi forniscono anche i propri veicoli (nei paesi dove è possibile utilizzare il veicolo privato). Ciò consente di svolgere servizi di ride-sharing in modo molto economico e particolarmente adatto alle comunità rurali.

Qualunque sia lo scenario finanziario in atto, o che si prevede di definire, sono sempre da affrontare le problematiche legate a Responsabilità - Risorse - Capacità:

- **Responsabilità:** chi ha il mandato legale, la capacità organizzativa, le di risorse umane per agire nel campo della mobilità rurale?

- **Risorse:** chi possiede le risorse finanziarie necessarie per realizzare gestire un servizio di mobilità?
- **Capacità:** chi ha la capacità istituzionale, operativa e tecnica per gestire un servizio di mobilità rurale?

Figura 5 Scenari finanziari per i servizi di mobilità

Fonte: SMARTA-NET

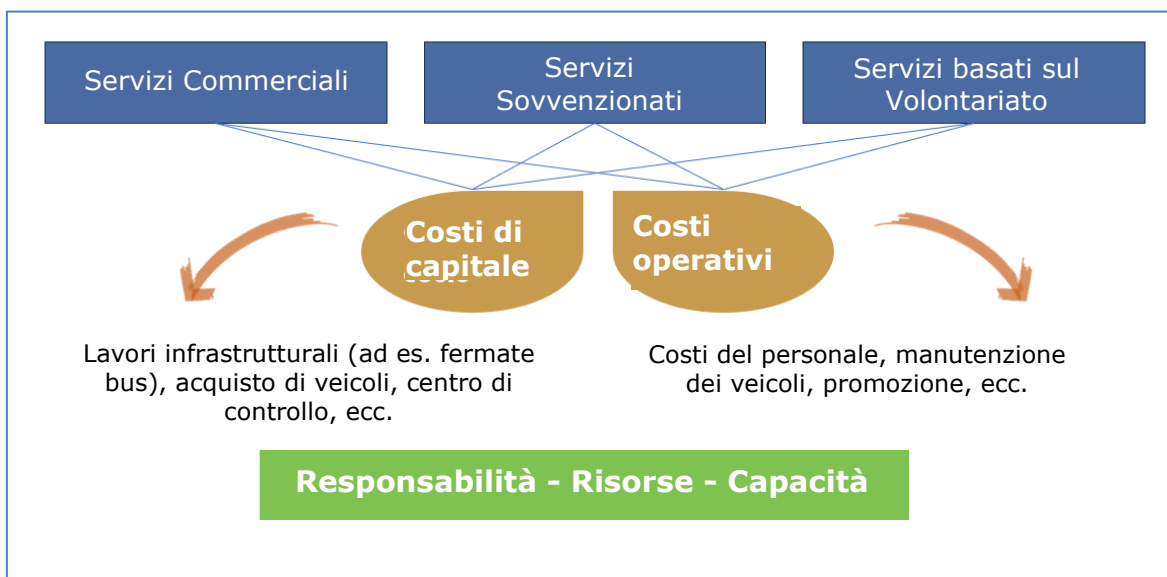


Figura 6 Scenari finanziari per i servizi DRT nel Medio Tejo, Portogallo

Imparare dalla pratica: fattibilità finanziaria dei servizi DRT nella regione di Medio Tejo, Portogallo

I servizi di Trasporto a Domanda (DRT) implementati in diversi comuni della regione del Medio Tejo, in Portogallo, sono di responsabilità pubblica. Sono gestiti dal CIMT - *Comunidade Intermunicipal Médio Tejo* che progetta i servizi in base alle esigenze espresse dai singoli Comuni. Le Autorità Locali sono responsabili della contrattazione degli operatori taxi per l'esercizio dei servizi definiti.



La sostenibilità finanziaria dei servizi è garantita da Fondi:

- Locali dei Comuni
- Nazionali:
 - o Fundo Ambiental, un programma nazionale che finanzia la riduzione del costo dei biglietti del trasporto pubblico a livello nazionale;
 - o PART, un programma a supporto della riduzione delle tariffe nel trasporto pubblico;
 - o PROTRansP, un programma a supporto del rafforzamento dei servizi di trasporto pubblico.
- Gli introiti tariffari coprono circa il 16% dei costi di gestione dei servizi
- Accordo con gli operatori taxi che garantisce servizi di alta qualità con costi operativi ridotti

Questa formula mista ha permesso l'espansione dei servizi dalla prima implementazione pilota avvenuta nel 2012 e ha garantito trend positivi nel numero di utenti e implementazioni di successo in diverse regioni come Coimbra e Médio Tejo⁹

I servizi di mobilità condivisa rurale possono adottare differenti modelli organizzativi per rispondere alle diverse esigenze operative. Gestire un servizio di mobilità comprende

⁹ Per ulteriori dettagli, consultare la presentazione "Financing mechanisms and opportunities for rural mobility solutions in Portugal" (2024), disponibile all'indirizzo https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

diversi compiti essenziali, tra cui l'assistenza clienti, la logistica e la riallocazione dei veicoli, il supporto tecnico e la manutenzione delle piattaforme digitali, ecc.

Questi compiti ed attività possono essere gestiti attraverso diversi modelli organizzativi, come schematizzato nella Figura 7. Le possibilità vanno dall'esternalizzazione dei compiti a una specifica società, all'assegnazione di responsabilità a una società interna/posseduta dal Comune, all'implementazione di soluzioni basate sulla comunità o alla gestione diretta del servizio da parte del Comune, con un livello responsabilità dell'autorità locale crescente tra queste opzioni¹⁰.

All'interno dello stesso Comune, possono essere contrattati e finanziati in vari modi differenti tipi di servizi di mobilità non dimenticando però che una gestione efficace dei contratti, l'allineamento degli interessi e delle esigenze degli stakeholder o gruppi di cittadini interessati sono cruciali per il successo di qualsiasi iniziativa.

Figura 7 Gestione delle problematiche organizzative e operative

Fonte: SMARTA-NET



¹⁰ Dettagli su diversi modelli operativi e organizzativi e requisiti finanziari per i servizi di mobilità condivisa rurale sono stati descritti in due specifici Rapporti SMARTA-NET: la Guida SMARTA-NET sulle Soluzioni di Mobilità Rurale Condivisa, 2024, e il Catalogo SMARTA-NET delle Soluzioni di Mobilità Rurale Condivisa

Figura 8 Il servizio porta a porta Sopotniki, Slovenia

Imparare dalla pratica: Il servizio porta a porta di Sopotniki

Il servizio di trasporto porta a porta Sopotniki¹¹ opera in oltre 16 comuni della Slovenia e rappresenta buon ed efficiente esempio di modello organizzativo e operativo. Sopotniki fornisce servizi di mobilità gratuiti per gli anziani basati su un modello di solidarietà che impiega volontari (per lo più pensionati) come autisti. Il servizio ha riscosso un grande successo sin dal suo inizio nel 2017, aumentando il numero di utenti dai 312 iniziali ad oltre 5.300 nel 2022. Questo successo è dovuto principalmente sia alle partnership pubblico/privato e privato/privato consolidate che sostengono il modello di business del servizio che alla stretta collaborazione dei comuni coinvolti. Il servizio è infatti gestito dall'ONG Istituto Sopotniki e riceve il supporto dei Comuni e di altri sponsor privati e pubblici. E' presente un team dedicato di 19 dipendenti a tempo pieno per il coordinamento dei gruppi locali e il coordinamento generale (4 dall'Istituto Sopotniki, 13 dai partner di progetto - Comuni, Croce Rossa, Centri di assistenza sociale, ecc.) e una vasta rete di 263 volontari come autisti.

Le principali fonti di finanziamento sono rappresentate da:

- donazioni da parte di utenti, aziende private e sponsorizzazioni che rappresentano circa il 5% delle fonti di finanziamento;
- fondi pubblici (sovvenzioni da parte dei Comuni) che rappresentano circa il 75% delle fonti di finanziamento;
- ricavi, che rappresentano circa il 20% delle fonti di finanziamento, che vengono reinvestiti all'interno dell'organizzazione per rafforzare ed espandere i servizi.



11

<https://www.sopotniki.org/home.html>

4. FASI DEI PROCESSI DI FINANZIAMENTO E STRATEGIE FINANZIARIE

La limitata conoscenza settoriale ed esperienza nell'ottenere finanziamenti per i servizi di mobilità rurale possono rappresentare ostacoli significativi per le comunità rurali che magari potrebbero avere precedenti esperienze nell'ottenere finanziamenti per progetti in altri settori, ma il settore della mobilità potrebbe essere significativamente nuovo per loro. Per facilitare la navigazione nel settore della mobilità rurale, il progetto SMARTA-NET ha sviluppato un approccio graduale definendo 10 step/fasi per guidare i Comuni e le comunità rurali e gli operatori nella comprensione, preparazione e presentazione di solide proposte di finanziamento, inclusa la strategia finanziaria, per progetti di mobilità e per sostenere i servizi nel tempo. Nella Figura 9 vengono presentati queste fasi/step.

Figura 9 Approccio graduale per il finanziamento e le strategie finanziarie per la mobilità rurale

Fonte: SMARTA-NET



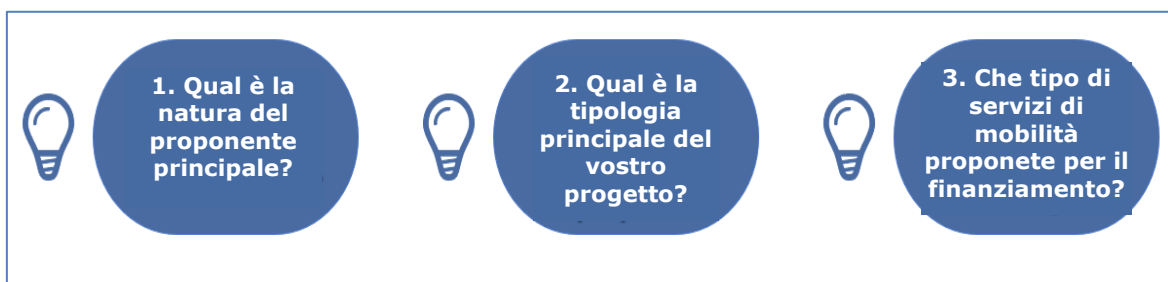
Ogni fase si basa su elementi chiave necessari per elaborare un piano di progetto solido - dall'identificazione delle problematiche e delle risorse all'interno delle comunità rurali, alla valutazione di scenari finanziari pratici, fino alla definizione delle componenti essenziali del progetto. Questo approccio strutturato può supportare le autorità locali a orientarsi nei complessi scenari di finanziamento, nel valutare chiaramente i requisiti economici e nello sviluppare proposte convincenti che affrontino i vincoli normativi e di mercato specifici della mobilità rurale.

5. DEFINIZIONE DEGLI ELEMENTI CHIAVE DEL PROGETTO

La base di una proposta di finanziamento di successo inizia con una definizione chiara e dettagliata degli aspetti fondamentali del progetto. È essenziale identificare il proponente principale, stabilirne la credibilità e determinare i criteri di ammissibilità rispetto alle opportunità di finanziamento. È altrettanto importante articolare la tipologia del progetto, l'ambito geografico e il livello di maturità, garantendo l'allineamento con le priorità di finanziamento e gli obiettivi programmatici. Infine, definire la specifica tipologia dei servizi di mobilità destinati al finanziamento consente di concentrarsi con precisione sulla risposta alle esigenze locali soddisfacendo al tempo stesso i criteri dei potenziali finanziatori.

Figura 10 Definizione degli elementi chiave del progetto – Fasi 1-3

Fonte: SMARTA-NET



Fase 1: Qual è la natura del proponente principale

La natura del proponente principale può influenzare aspetti quali quale Autorità può agire, la credibilità, l'ammissibilità a specifici programmi/fonti di finanziamento, la capacità di ottenere autorizzazioni sulla base della documentazione storica finanziaria. Tuttavia, questa natura del proponente può anche comportare alcune limitazioni. Queste includono la velocità con cui le decisioni ed attività progettuali possono avanzare, comprese le necessarie approvazioni interne, gli eventuali appalti e altri processi da effettuare, il livello di flessibilità e l'adattamento *ad hoc*. Questi si aggiungono alla capacità del proponente di sviluppare una buona proposta e alla capacità di implementarla con successo quando/se il finanziamento viene ottenuto.

È qui che entrano in gioco la partnership e la collaborazione, per espandere le capacità oltre a quelle che il proponente principale può presentare se agisse da solo. Infatti, i progetti e le iniziative di mobilità rurale possono essere proposti da diversi leader, ognuno con le proprie esigenze e obiettivi specifici. I progetti di mobilità rurale autonomi possono avere un impatto limitato, mentre se sviluppati in partnership, possono portare a risultati più concreti e apprezzati.

La Tabella 2 riassume il potenziale d'azione di ciascuna tipologia di proponente principale, evidenziando esigenze, opportunità e obiettivi specifici. La tabella mostra anche le "potenziali limitazioni" per ciascun tipo di proponente principale, soprattutto se agisse da solo. Queste "limitazioni" aiutano a identificare il motivo per cui il proponente principale può trarre vantaggio dalla partnership.

Tabella 2 Potenziale, obiettivi, limitazioni e partnership per i proponenti principali della proposta

Fonte: SMARTA-NET

	Potenziale di azione	Obiettivi target	Potenziati limitazioni	Opportunità di partenariato
Comuni rurali	Organizzare, co-finanziare e implementare servizi di trasporto locale. Possono gestire efficacemente gli aggiornamenti delle infrastrutture e collaborare con altre entità per garantire l'erogazione dei servizi.	Migliorare i servizi di mobilità locale, aggiornare le infrastrutture (ad es. spazi per fermate bus, snodi di trasporto) e collaborare con enti esterni per soddisfare le esigenze dei residenti.	Mandato limitato al loro specifico territorio Pochi/nessun personale per sviluppare progetti o implementarli sul campo. Budget limitato per nuove o più diffuse iniziative. Nessuna diretta capacità per implementare alcuni servizi di mobilità.	Collaborare con ONG, operatori dei trasporti, autorità regionali e persino entità commerciali per mettere in comune le risorse, sviluppare congiuntamente soluzioni e intraprendere valutazioni dettagliate delle esigenze di mobilità rurale.
Operatori/ autorità dei trasporti	Impegnarsi proattivamente nella gestione e nell'espansione delle reti di trasporto, garantendo l'accessibilità e l'equità nei servizi di mobilità rurale.	Espandere la copertura territoriale del trasporto affrontando le lacune attuali e garantendo al contempo che i servizi siano sostenibili e scalabili.	Flessibilità limitata per nuove iniziative di mobilità. Strutture rigide che ostacolano l'innovazione. Risorse da investire limitate. Difficoltà nel coordinamento con altri settori o stakeholder.	Collaborare con i comuni, le autorità regionali e altri operatori per l'espansione dei servizi, l'integrazione della tecnologia e l'ottenimento di supporto normativo e finanziario.
ONG / Gruppi comunitari	Promuovere soluzioni di trasporto inclusive ed eque nelle aree rurali. Possono rappresentare le esigenze di mobilità delle popolazioni svantaggiate e colmare le lacune esistenti nell'erogazione dei servizi pubblici.	Assicurarsi che le soluzioni di trasporto rurale soddisfino le esigenze della comunità, siano inclusive e forniscano un livello di accesso adeguato ai servizi per tutti i residenti. Promuovere cambiamenti nella pianificazione e partecipare attivamente alla co-creazione dei servizi.	Fondi insufficienti per progetti su larga scala e/o a lungo termine. Scarsa esperienza nello sviluppo e nella gestione dei servizi di mobilità. Dipendenza dai volontari, che influisce sulla continuità e sull'affidabilità degli stessi servizi. Mancanza di autorità formale per la gestione	Collaborare con gli enti locali, le autorità di trasporto o le entità commerciali per sviluppare congiuntamente soluzioni di trasporto come servizi gestiti da volontari o schemi di mobilità condivisa. Supporto ad ottenere i finanziamenti.

			dei progetti di mobilità.	
Organizzazioni turistiche	Le organizzazioni turistiche possono impegnarsi a promuovere opzioni di mobilità sostenibile per i visitatori delle aree rurali, riducendo l'impatto ambientale e migliorando al contempo l'esperienza dei visitatori.	Assicurarsi che il turismo rurale supporti la sostenibilità ambientale offrendo ai visitatori l'accesso a opzioni di trasporto ecocompatibili come navette elettriche, biciclette condivise o veicoli elettrici.	La stagionalità può portare a una domanda incoerente. Mancanza di competenze nella pianificazione dei trasporti. Accesso limitato ai finanziamenti per i trasporti. Capacità limitata di coordinamento con le esigenze più ampie e i bisogni generali della comunità.	Collaborare con gli operatori dei trasporti, le autorità locali e altre entità (ad esempio, le strutture ricettive) per offrire servizi di trasporto integrati, migliorando la sostenibilità e riducendo l'impronta di carbonio degli spostamenti.
Entità commerciali	Sostenere la mobilità rurale cofinanziando e promuovendo soluzioni che aumentino l'accesso alle aree rurali, integrando spesso tecnologie per l'energia verde e la mobilità al fine di raggiungere gli obiettivi di sostenibilità.	Migliorare l'accesso alle aree rurali per dipendenti, clienti e utenti target. Promuovere soluzioni di mobilità in linea con gli obiettivi di sostenibilità e migliorare l'efficienza operativa.	I servizi di mobilità non sono la loro attività principale Rischi finanziari associati agli investimenti in attività non essenziali. Mancanza di influenza diretta sui regolamenti o sulle politiche dei trasporti. Spesso rivolti a specifici segmenti di clientela.	Partnership con comuni e operatori di trasporto per implementare le infrastrutture necessarie (ad es. stazioni di ricarica per veicoli elettrici) e garantire lo sviluppo di soluzioni di trasporto rurale co-finanziate.

Figura 11 Car sharing nella comunità rurale di Villerouge-Termenès (FR)

Imparare dalla pratica: Car sharing comunitario in una comunità rurale

Il progetto di car-sharing elettrico a Villerouge-Termenès è un ottimo esempio di iniziativa comunitaria che affronta le sfide della mobilità rurale. Con lunghe distanze dai servizi essenziali e un trasporto pubblico limitato, il progetto ha l'obiettivo di miglioramento dell'accesso dei residenti ai servizi mettendo a disposizione un veicolo elettrico per brevi tragitti entro un raggio di 40 a 80 km, facilitando l'accesso a negozi di alimentari, strutture sanitarie e altro ancora. Il servizio (veicolo) viene offerto anche ai turisti, promuovendo la visita delle attrazioni vicine nel Paese Cataro. Il servizio ha visto una notevole



Crediti: municipio di Villerouge-Termenès

partecipazione, con il coinvolgimento di quasi un terzo dei 150 abitanti del villaggio, promuovendo l'interazione comunitaria attraverso riunioni e discussioni specificamente organizzate a livello di comunità. Supportando i team del Municipio nella promozione della mobilità verde, l'iniziativa soddisfa le esigenze di trasporto a una tariffa conveniente di € 6,00 per mezza giornata, incoraggiando al contempo l'adozione di veicoli elettrici. Il progetto migliora la connettività con le aree limitrofe, supporta il turismo locale e crea interazioni sociali attraverso il carpooling. L'investimento totale per il progetto è stato di € 177.656 ottenuto da varie fonti.

Acquisizione e Installazione della Pensilina Fotovoltaica e Punto di Ricarica		Acquisto e gestione dell' auto elettrica (inclusa l'app online e il sito web per 3 anni)	
Governo Nazionale	€ 61.000	FEASR	€ 29.667
Dipartimento dell'Aude	€ 26.600	Dipartimento dell'Aude	€ 2.524
Fornitore di energia SYADEN	€ 10.500	Regione	€ 4.040
Comune	€ 32.200	Comune	€ 10.123
Il costo per il villaggio per garantire il funzionamento di questo servizio (costo piattaforma online, pulizia, assistenza agli utenti, ...) è di € 1.000 all'anno,			

Fase 2: Qual è la tipologia principale del vostro progetto?

Quando si implementa una nuova iniziativa di trasporto, è essenziale definire chiaramente l'obiettivo principale del progetto. In questo modo si otterrà una prima indicazione della portata, della combinazione e della durata dei requisiti di finanziamento; dei possibili utenti target e dei potenziali beneficiari; e delle risorse/strutture e delle potenziali partnership che sarebbero più adatte al progetto.

Avere un focus chiaramente definito aiuta a stabilire obiettivi concreti, ad allocare le risorse e a coinvolgere le parti interessate più rilevanti. A sua volta, aiuterà i potenziali finanziatori a cogliere l'essenza della proposta; a fornire una prima indicazione degli aspetti che potrebbero essere disposti o meno a finanziare; e forse a loro volta suggerire come la proposta potrebbe essere adattata per allinearsi meglio ai loro criteri di finanziamento.

Di seguito sono descritte quattro delle principali tipologie (elenco non esaustivo) di progetti di mobilità e relative considerazioni. Questi esempi possono aiutare a chiarire come semplificare l'idea del progetto.

Tabella 3 Tipologie principali di progetti di mobilità nelle aree rurali

Fonte: SMARTA-NET

Tipo A: Servizio generale di mobilità per un'area	
Obiettivo	Migliorare l'accesso ai trasporti in una specifica area geografica.
Ambito	Un progetto generale di mobilità potrebbe concentrarsi su diversi aspetti, quali il miglioramento del trasporto pubblico, l'introduzione di servizi a chiamata, il miglioramento delle infrastrutture ciclabili e pedonali o sulla riduzione della dipendenza dall'auto e al tempo stesso aumentare l'accessibilità ai servizi per residenti, pendolari e turisti.

Struttura del Progetto	Un progetto generale di mobilità a livello di singola area avrà, per sua natura, un'ampia portata geografica, comprenderà molteplici servizi e potrà consistere in diverse modalità. Questo comunque può fare rischiare una perdita di focus e creare difficoltà nel bilanciare le esigenze dei diversi elementi. Un progetto di questo tipo probabilmente coinvolgerà anche più stakeholders, molteplici implementazioni parallele e potenzialmente differenti fonti/combinazioni di finanziamento per ciascuna delle tipologie di servizio. Richiederà quindi una forte leadership e un coordinamento efficiente.
Raccomandazioni chiave	<ul style="list-style-type: none"> • Basi del progetto: Allineare il progetto con i piani di mobilità e le politiche locali per migliorarne la credibilità e ottenere l'adeguato supporto. • Utenti target: Identificare chiaramente le principali esigenze di mobilità e mapparle rispetto a specifiche tipologie di servizio per facilitare lo sviluppo del business case. • Integrazione: Garantire una forte integrazione istituzionale, organizzativa e finanziaria con le reti di trasporto pubblico esistenti. • Sostenibilità: integrare modalità sostenibili come i veicoli a basse emissioni, bus elettrici o servizi di biciclette elettriche, soprattutto nelle aree a rilevanza ambientale. • Pianificazione a Lungo Termine: Tenere conto dello sviluppo e mantenimento nel tempo, anticipando i cambiamenti nella domanda di servizi e nelle esigenze di mobilità.

Tipo B: Servizio di mobilità per una specifica destinazione

Obiettivo	Fornire opzioni di trasporto affidabili e convenienti da e verso una specifica destinazione rurale, come un villaggio, un'attrazione turistica o un centro di servizi comunitari.
Ambito	Migliorare l'accessibilità per residenti e visitatori collegando la destinazione rurale ai principali assi e nodi di trasporto, come le città vicine, fermate dei trasporti pubblici o stazioni ferroviarie.
Struttura del Progetto	Il progetto è in genere più localizzata rispetto alle iniziative a livello di area e spesso prevede un numero inferiore di servizi o interventi, ma più mirati. Il progetto può interessare soluzioni di trasporto mirate come bus navetta o servizi flessibili a domanda fortemente coordinati con i sistemi di trasporto pubblico regionali, permettendo agli utenti di collegarsi ai principali snodi di transito. Questo approccio riduce la complessità, ma può comunque coinvolgere più partner, tra cui autorità locali, gestori dei servizi di trasporto e aziende locali. Il finanziamento potrebbe provenire da un mix di fonti pubbliche e private, in particolare se il servizio supporta le imprese locali o promuove il turismo richiedendo comunque un coordinamento efficiente per garantire l'adattabilità del servizio anche ai flussi stagionali della domanda di mobilità.
Raccomandazioni chiave	<ul style="list-style-type: none"> • Partnership: Collaborare per il co-finanziamento e il marketing congiunto con le aziende locali per ridurre i relativi costi. • Bassa Densità di Popolazione e Sfide Territoriali: Progettare servizi flessibili ed economicamente vantaggiosi (ad esempio, corse solo a chiamata o condivise); Pianificare per lunghe distanze ed aree difficili orograficamente.

	<ul style="list-style-type: none"> • Coinvolgimento Locale: Adattare i servizi alle esigenze e agli orari della comunità. • Sostenibilità: Utilizzare opzioni ecocompatibili come veicoli elettrici ove possibile.
Tipo C: Progetto di sviluppo/attività che necessita di componenti di mobilità	
Obiettivo	Integrare le soluzioni di trasporto nello sviluppo di nuove infrastrutture o attività rurali, come un progetto abitativo/residenziale, un centro agricolo o un centro comunitario.
Ambito	Nelle aree rurali, le esigenze di mobilità devono essere considerate parte integrante di piani di sviluppo più ampi. Ciò implica garantire che qualsiasi nuovo progetto, sia che si tratti di sviluppo residenziale, di un centro commerciale che di una struttura ricreativa, includa anche la componente di trasporto ben pianificata. L'obiettivo è di garantire connessioni accessibili ed efficienti con l'area più ampia, contribuendo a ridurre le problematiche di possibile isolamento rurale e allo stesso tempo contribuire allo sviluppo dell'area garantendo la possibilità di muoversi o raggiungere facilmente la propria destinazione senza essere costretti ad usare la propria auto.
Struttura del Progetto	Le componenti di mobilità nei progetti di sviluppo sono in genere integrate nel quadro generale del progetto, richiedendo l'allineamento con gli obiettivi e le tempistiche generali dell'intervento principale. La componente di trasporto dovrebbe essere progettata per complementare e migliorare l'accessibilità della struttura da sviluppare, garantendo la connessione con gli insediamenti vicini e le reti di trasporto. Ciò potrebbe comportare nuove infrastrutture, come, piste ciclabili, servizi navetta o soluzioni a misura di pedone, nonché partnership con i gestori di trasporto pubblico. E' chiaramente necessaria ed essenziale una forte attenzione e collaborazione tra le parti interessate, poiché il progetto coinvolgerà differenti sviluppatori, gestori, autorità locali e utenti finali. I finanziamenti possono provenire da fonti miste, inclusi contributi pubblici, investimenti privati o contributi ottenuti dal progetto di sviluppo stesso.
Raccomandazioni chiave	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrutture esistenti limitate: Le aree rurali quasi sempre difettano di servizi di trasporto pubblico, quindi le soluzioni di trasporto devono colmare questa lacuna. Le opzioni potrebbero includere l'istituzione di una nuova linea di autobus, servizi di trasporto a chiamata o veicoli comunitari condivisi. • Integrazione con le Aree Circostanti: Assicurarsi che lo sviluppo di questi servizi si colleghi ai servizi essenziali come l'assistenza sanitaria, l'istruzione e i centri di lavoro nelle città o nei paesi vicini. • Coinvolgimento degli stakeholders: Collaborare strettamente con i residenti, comuni e le imprese per allineare le soluzioni di mobilità individuate alle esigenze della comunità e alle relative condizioni locali.
Tipo D: Mobilità di nicchia (ad es. car sharing)	
Obiettivo	Offrire servizi di trasporto mirati progettati per soddisfare le specifiche esigenze commerciali o comunitarie nelle aree rurali.
Ambito	Nei contesti rurali, i servizi di mobilità di nicchia spesso si concentrano sulla risoluzione di specifiche problematiche o

	<p>esigenze di determinati gruppi di utenti o legate ad attività locali. Questi servizi possono includere il car sharing per le comunità con accesso limitato ai veicoli privati o servizi di trasporto per eventuale personale che lavora nel settore della agricoltura locale. Data la popolazione dispersa e le lunghe distanze nelle aree rurali, questi servizi devono essere economici e adattati alle esigenze specifiche, garantendo che siano sia realistici che finanziariamente sostenibili.</p>
Struttura del Progetto	<p>I progetti di mobilità di nicchia sono strutturati attorno a servizi mirati e su piccola scala, adattati alle esigenze o alle attività specifiche dei residenti dell'area o turismo locale. Questi progetti spesso coinvolgono un minor numero di stakeholder, con un singolo operatore o una cooperativa che gestisce il servizio di mobilità. A seconda del contesto, i servizi possono basarsi su modelli a responsabilità della comunità, partnership con aziende locali o collaborazioni pubblico-private. Data la loro natura specializzata, questi progetti richiedono una chiara identificazione dei gruppi di utenti e della relativa domanda di mobilità, e schemi di servizio flessibili che possano adattarsi ai cambiamenti della domanda ed esigenza nel tempo. Il finanziamento in genere proviene da una combinazione di contributi della comunità, sussidi locali e investimenti privati. Per rimanere soluzioni efficaci, la struttura del progetto dovrebbe includere un solido business plan incentrato sull'efficienza dei costi, la scalabilità e l'adattabilità del servizio.</p>
Raccomandazioni chiave	<ul style="list-style-type: none"> • Colmare i divari rurali: Identificare le problematiche specifiche delle aree rurali, come il trasporto pubblico molto debole o la presenza minima di vetture private rispetto ai residenti (popolazione maggiormente anziana) di veicoli privati e progettare interventi/servizi su misura per il contesto locale. • Soluzioni basate sulla comunità: Coinvolgere le aziende locali, le strutture ricettive, i servizi e i differenti gruppi di residenti della comunità nella realizzazione e nella gestione del servizio. Ad esempio, servizi cooperativi di car-sharing o ride-hailing possono essere sviluppati e gestiti anche a livello locale , comunitario. • Tecnologia e Accessibilità: Prendere in considerazione anche le soluzioni digitali o app mobili per coordinare il ride-sharing potrebbe essere valutato , considerando non solo i limiti tecnologici che possono esistere (es. banda larga digitale) ma anche le dimensioni organizzative ed operative che le tecnologie implicano. Garantire comunque che i servizi siano accessibili alle persone anziane o a coloro che non hanno accesso digitale. • Scalabilità: iniziare con piccole soluzioni od interventi e incrementare man mano che la domanda cresce, mantenendo limitati i costi operativi con modelli di business cooperativi, flessibili e ad uso condiviso.

Figura 12 Progetto VysoMarch al confine tra Austria e Slovacchia

Imparare dalla pratica: il progetto VysoMarch al confine tra Austria e Slovacchia

L'obiettivo principale del progetto VysoMarch è quello di promuovere una mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente e rafforzare la rete di trasporto transfrontaliera tra Austria e Slovacchia. Il nuovo ponte pedonale e ciclabile sul fiume Morava intende creare un

collegamento attraente e sicuro per il traffico ciclistico quotidiano e allo stesso tempo garantire la sostenibilità ecologica.

Il progetto comprende: i) Costruzione del ponte sospeso (273 metri di lunghezza, 4 metri di larghezza) per collegare le piste ciclabili e pedonali tra il Comune Slovacco di Hochstetten e il comune austriaco di Marchegg; ii) Misure di accompagnamento a supporto della mobilità sostenibile, come una pista ciclabile separata per una maggiore sicurezza, un collegamento rapido alla stazione ferroviaria di Marchegg, rastrelliere per biciclette chiudibili a chiave, contatori del traffico ciclabile e un sistema di segnaletica transfrontaliera; iii) Misure di conservazione della natura e protezione degli uccelli: Misure di protezione durante il periodo di costruzione e riqualificazione ecologica dopo il completamento dei lavori di costruzione, comprese sfere di avvertimento per gli uccelli e bandiere per prevenire le collisioni.



Ringraziamenti: [Amt der NÖ Landesregierung](#)

I partner di progetto sono il distretto autonomo di Bratislava e il governo provinciale della Bassa Austria. I costi totali del progetto sono stati di 5,9 milioni di euro, di cui 5 milioni di euro provenienti dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR). Il progetto è stato realizzato con il supporto dell'Unione Europea, del Fondo europeo di sviluppo regionale nell'ambito del programma di cooperazione transfrontaliera Interreg V-A Repubblica Slovacca-Austria 2014-2020.

Fase 3: Che tipo di servizi di mobilità proponete per il finanziamento?

Nei differenti contesti rurali dell'Unione Europea esiste già una rilevante gamma di soluzioni/iniziative interessanti la mobilità rurale che possono essere suddivise in tre tipologie principali:

- **Servizi di trasporto flessibili**, incluso il trasporto a chiamata;
- **Servizi di ride sharing**, come il carpooling e il taxi condiviso;
- **Servizi di asset sharing**, incluso il car sharing e il bike sharing.

Questi servizi si dimostrano molto più efficaci quando vengono coordinati o integrati con i servizi di linea su bus o treni.

Rispetto a queste tipologie è inoltre necessario considerare:

- le infrastrutture fisiche che consentono la **mobilità attiva**, come piste ciclabili e percorsi pedonali, gli hub di mobilità e le fermate di connessione/trasferimento;
- Il **livello digitale e le tecnologie ICT**, inclusi i sistemi per la prenotazione della corsa, il ticketing, le informazioni agli utenti, ecc.

I requisiti di finanziamento e i fondi possono variare a seconda del tipo di servizio. Una comunità potrebbe pensare di iniziare dalla Fase 3 se, ad esempio, conoscesse già (o pensa di conoscere) il servizio di mobilità da proporre per il finanziamento. Consigliamo comunque di seguire le Fasi 1 e 2, poiché potrebbero aiutare a definire ulteriormente la migliore combinazione di partecipanti e a sviluppare obiettivi mirati. Questo sarà utile in seguito, quando il proponente vorrà presentare un caso convincente agli Enti di finanziamento.

I principali requisiti di finanziamento e dei fondi per tipo di servizio sono sintetizzati di seguito.

Figura 13 Requisiti di finanziamento per le soluzioni di mobilità rurale condivisa

Fonte: MemEx

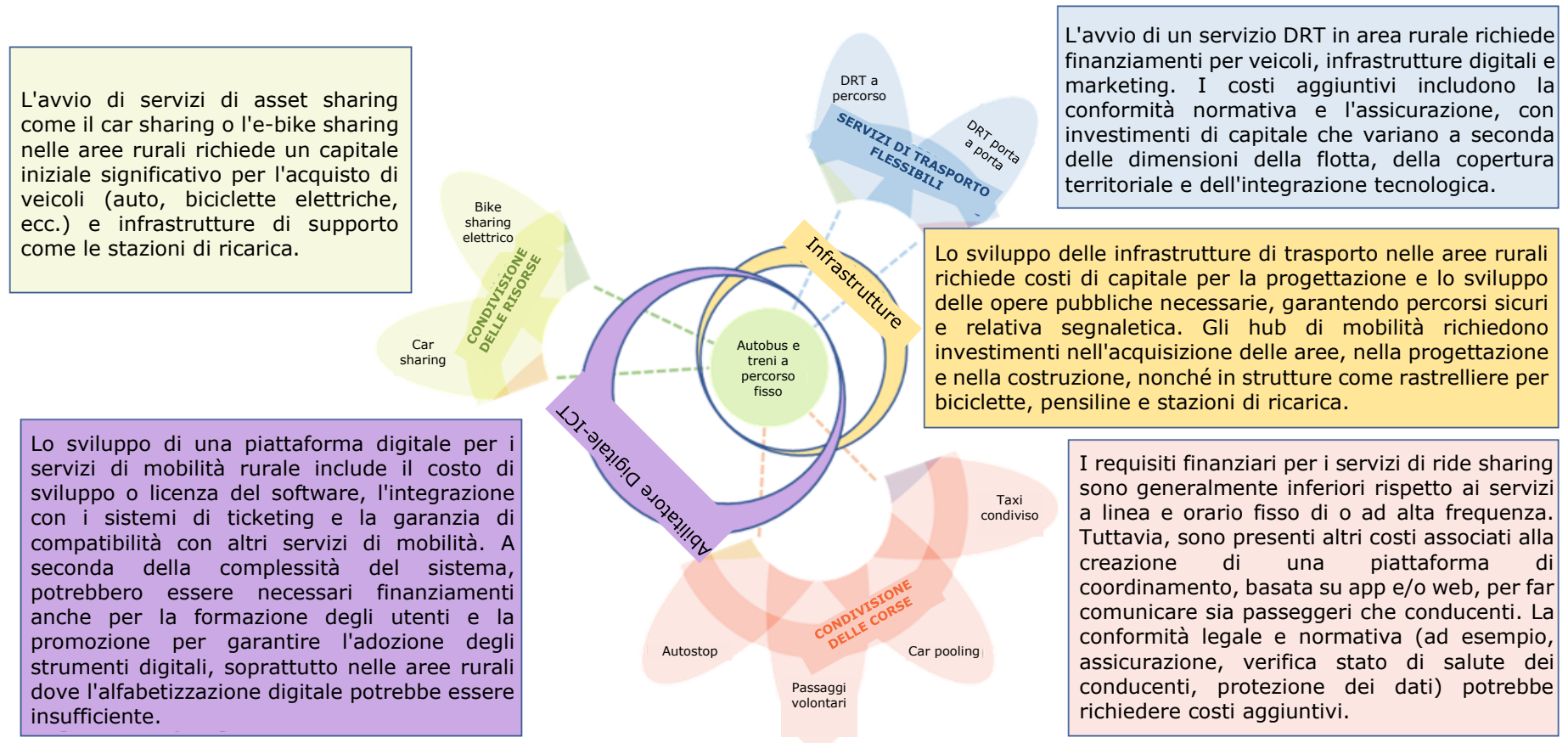


Figura 14 Problemi finanziari per le soluzioni di mobilità rurale condivisa

Fonte: MemEx

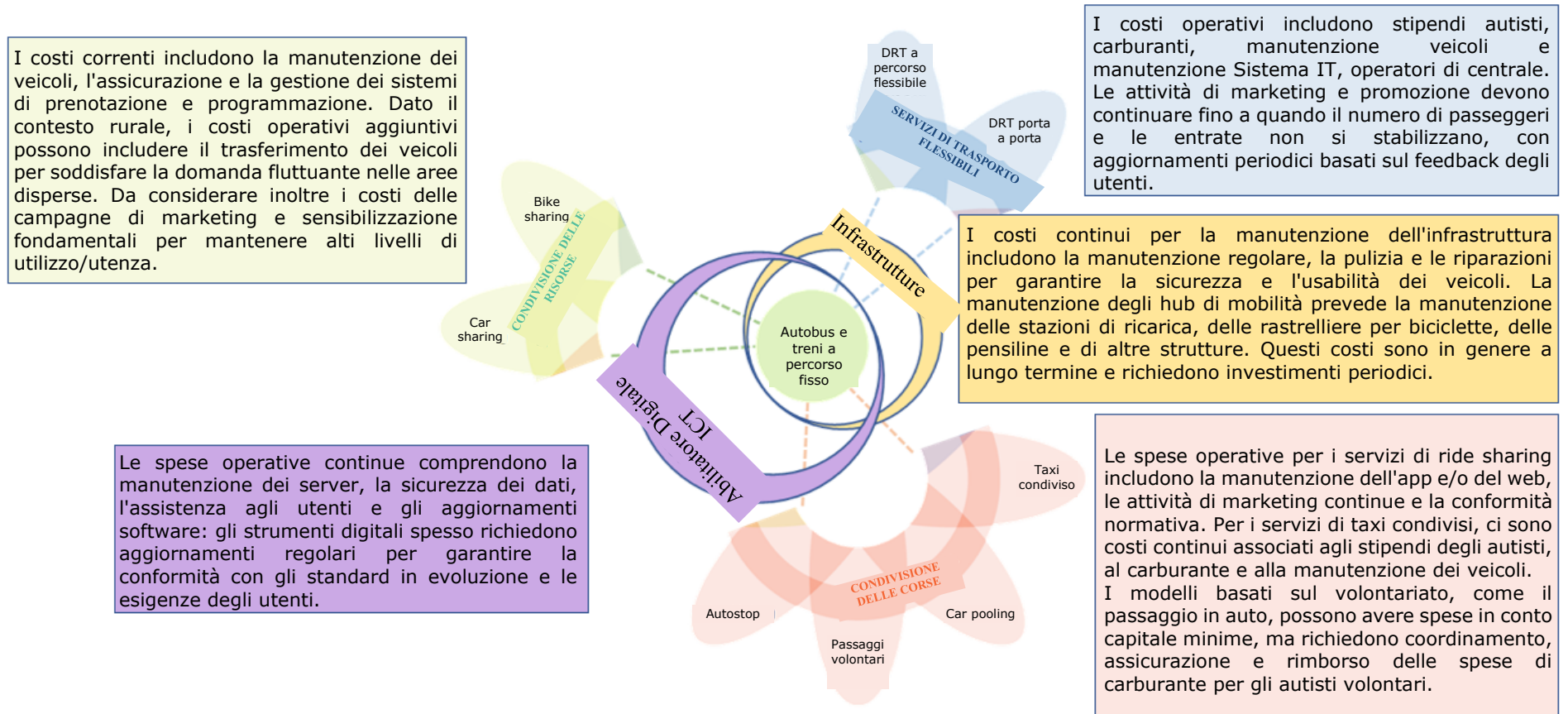


Figure 15 Il progetto SMART Mobility nella Valle del Serchio, Garfagnana, Italia.

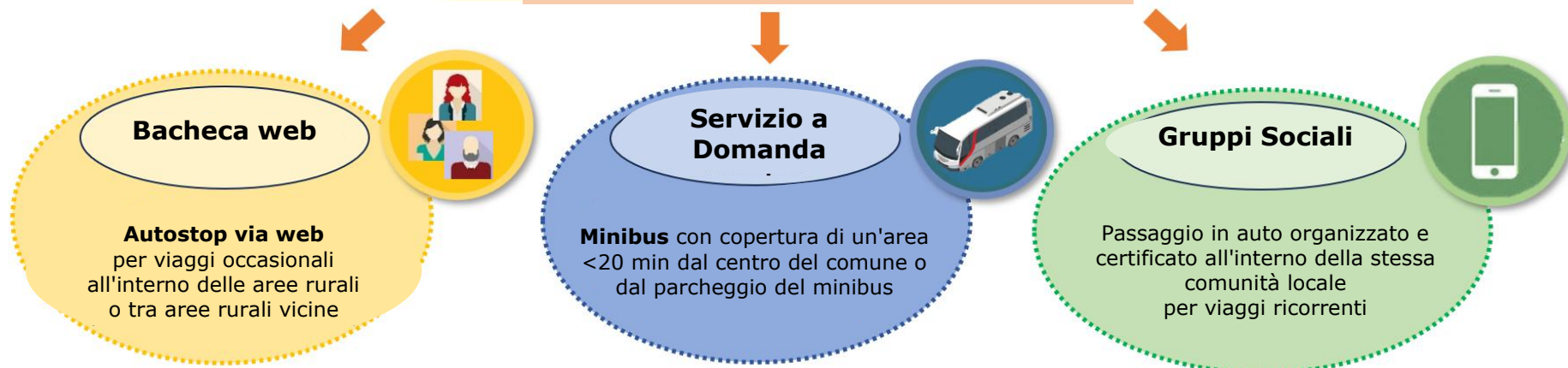
Fonte: MemEx

Imparare dalla pratica: Il progetto SMART Mobility nella Valle del Serchio (Garfagnana), Italia

- Iniziativa coordinata dall'**Unione dei Comuni della Garfagnana**
- Circa **600k€** di finanziamento attraverso la **Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) - 2014-2020**
- **Misure finanziate:**
 - i. Definizione dello **scenario del Servizio** di Smart Mobility;
 - ii. Istituzione del **Mobility Manager** di Area complessiva della Garfagnana;
 - iii. **Investimenti** in veicoli e piattaforma IT.
- **Utenti** anche come potenziali fornitori di servizi di mobilità



Tipo di servizi di mobilità: mix di soluzioni



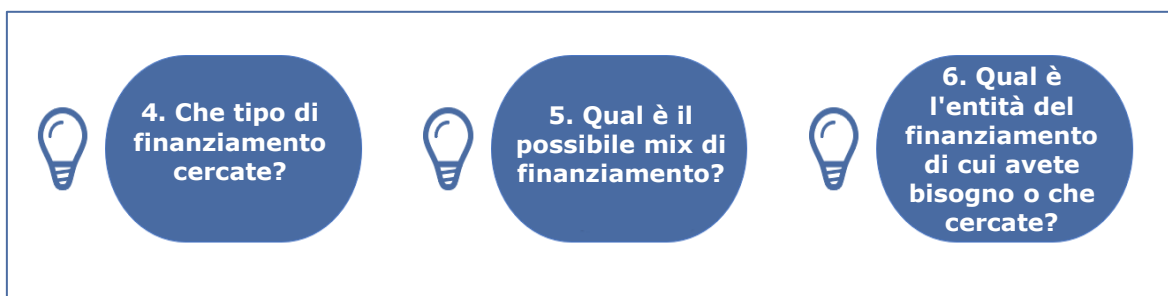
6. VALUTAZIONE DEI CRITERI E DEI PIANI DI FINANZIAMENTO

Una conoscenza approfondita dei requisiti/criteri di finanziamento è fondamentale per garantire la fattibilità finanziaria e la sostenibilità di un progetto. Questo comporta la scelta del tipo di finanziamento necessario, l'analisi dell'impatto delle spese in conto capitale (Capex) e operative (Opex), nonché l'individuazione del giusto mix di finanziamenti in modo da bilanciare i contributi pubblici e privati.

Stabilire l'entità dei finanziamenti richiesti aiuta a calibrare le ambizioni del progetto con le realistiche possibilità di finanziamento, garantendo un piano di finanziamento concreto e realizzabile. Come già notato, i proponenti del progetto potrebbero avere precedenti esperienze in altri settori ma questa sezione ha l'obiettivo di approfondire gli aspetti specifici della mobilità rurale.

Figure 16 Definizione degli elementi chiave del progetto – Fase 4-6

Fonte: SMARTA-NET



Fase 4: Che tipo di finanziamento cercate?

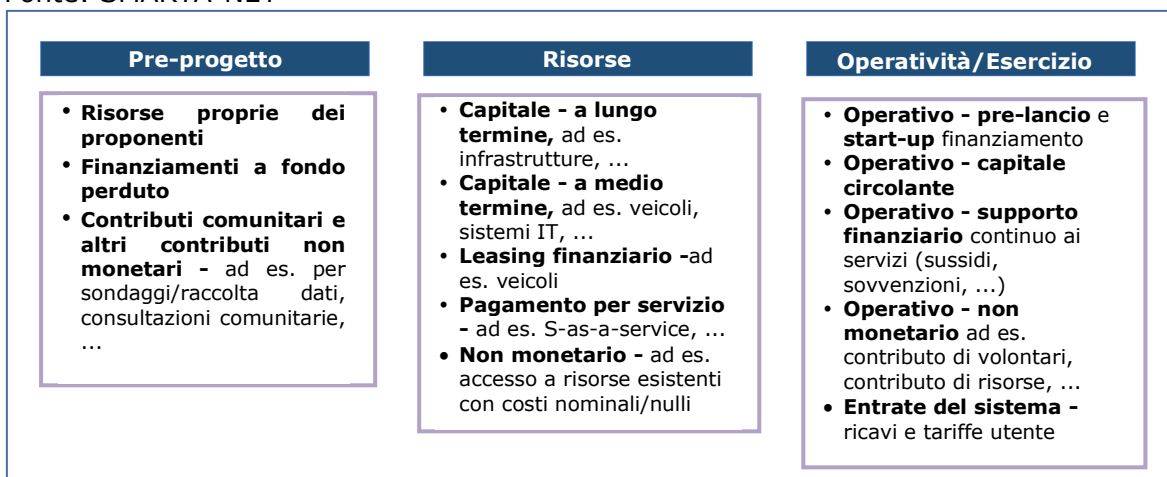
Nella pianificazione di soluzioni/servizi di mobilità rurale condivisa, i Comuni si trovano spesso ad affrontare le problematiche relative alla previsione di medio periodo dei requisiti necessari e alla garanzia di finanziamenti adeguati e appropriati durante le diverse fasi del progetto.

Questa sezione della Guida delinea le considerazioni principali rispetto al finanziamento dei servizi di mobilità rurale condivisa in modo da supportare le autorità locali a orientarsi tra le varie esigenze di finanziamento coinvolte nelle fasi dalla ideazione e progettazione alla gestione a lungo termine del servizio stesso. Comprendere i differenti requisiti finanziari in ogni fase (sviluppo del concept, pianificazione e gestione continua) garantisce che i Comuni possano definire ed allineare efficacemente le proprie risorse rispetto al progetto complessivo.

Le tipologie di finanziamento rilevanti sono brevemente introdotte nella Figura 17.

Figura 17 Tipologie di finanziamento per soluzioni di mobilità rurale

Fonte: SMARTA-NET



La Figura 18 fornisce una panoramica delle esigenze di finanziamento attraverso queste fasi, schematizzando la durata, lo scopo e il tipo di finanziamento richiesto per ciascuna di esse. Evidenzia inoltre come i Comuni possono definire i loro finanziamenti, dagli studi di fattibilità iniziali e le spese in conto capitale ai costi operativi/esercizio e alla sostenibilità del servizio a lungo termine.

Le esigenze finanziarie delle soluzioni di mobilità condivisa rurale si evolvono attraverso fasi distinte: concetto/fattibilità, pianificazione e gestione, ognuna delle quali si basa sulla fase precedente. Inizialmente, durante la fase di concept, i costi si concentrano sugli studi di fattibilità per valutare la redditività del servizio. Deve inoltre essere effettuata una valutazione iniziale della capacità di accedere ai fondi, garantendo i necessari "controlli di aderenza alla realtà". Questi costi influenzano direttamente la fase di pianificazione, nella quale si effettua la progettazione dettagliata del servizio e la determinazione delle spese in conto capitale, come veicoli e infrastrutture IT. Una pianificazione efficace garantisce che gli investimenti di capitale definiti in questa fase siano in linea con il modello operativo previsto.

Man mano che il progetto passa alla fase operativa, emergono costi fissi come gli stipendi degli autisti, il carburante, la manutenzione e il monitoraggio da parte degli operatori di centrale. Il successo di questa fase dipende fortemente da come le risorse vengono gestite nelle fasi precedenti. Ad esempio, gli investimenti (conto capitale) in veicoli efficienti o infrastrutture digitali possono ridurre le spese operative a lungo termine, migliorando la sostenibilità finanziaria complessiva del servizio. Pertanto, ogni fase è interconnessa, con le decisioni prese durante le fasi precedenti di concept e pianificazione che influiscono direttamente sull'efficienza e sulla gestione finanziaria della fase operativa. È essenziale che tutte le decisioni siano basate su valutazioni realistiche e analizzate dettagliatamente.

Figura 18 Panoramica delle esigenze di finanziamento nelle diverse fasi del progetto

Fonte: SMARTA-NET

	CONCEPT	PIANIFICAZIONE	GESTIONE Monitoraggio	
Durata	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Tipo/scopo del finanziamento	Studio di fattibilità	Pianificazione del servizio	Costi operativi	
			Avvio	Progetto pilota
	Progettazione	Spese in conto capitale		Gestione a lungo termine
		Fase di configurazione	Monitoraggio e valutazione	

Figura 19 Servizio di bike sharing Sprottenflotte nella regione di Kiel, Germania

Imparare dalla pratica: il servizio di bike-sharing Sprottenflotte nella regione di Kiel, Germania

SprottenFlotte è il servizio di bike sharing della regione di Kiel. Circa 1.200 biciclette sono disponibili per il noleggio e la restituzione in circa 200 punti/stazioni nella città di Kiel, nei distretti di Rendsburg-Eckernförde e Plön e nella regione dello Schlei. Nella flotta di biciclette sono presenti anche alcune biciclette a pedalata assistita, cargo bike e cargo bike elettriche. Le biciclette possono essere noleggiate gratuitamente o a tariffe molto vantaggiose in relazione al tempo di utilizzo.

- *Tipo di finanziamento*: 50% fondi federali (Ministero federale per gli Affari Digitali e i Trasporti (BMDV)) +50% fondi comunali (circa € 350.000 ciascuno).
- *Fattibilità e progettazione*: il Master Plan della mobilità della regione di Kiel è servito come base strategica per lo sviluppo della pianificazione dettagliata da parte delle singole città in stretta consultazione con le parti interessate e con il coinvolgimento dei cittadini/utenti.
- *Fase pilota*: il servizio SprottenFlotte è stato lanciato nel 2019 con una fase pilota a Kiel e nei comuni limitrofi. Durante questa fase sono maturate esperienze e livelli notevoli cooperazione tra gli attori coinvolti prima che il sistema venisse introdotto in modo permanente ed esteso nel 2021. Il progetto, iniziato come pilota, è stato condotto in modo sostenibile attraverso modelli di finanziamento e cooperazione continua tra gli attori coinvolti. Una volta consolidato il servizio e lo schema operativo dopo la prima fase pilota il servizio stesso è stato esteso ad altri comuni.
- *CAPEX (costi di investimento)*: L'investimento iniziale ha compreso i costi di infrastruttura per le stazioni (pick-up point), le biciclette e rilevante e diffusa campagna di promozione e marketing per lanciare il servizio.
- *Opex (costi operativi continuativi)*: I costi operativi includono i costi di leasing per le biciclette, i costi del personale, nonché piccole misure di marketing continuative e i costi di produzione della relativa guida all'utilizzo.



Crediti: [KielRegion](#)

Le principali raccomandazioni per la gestione del finanziamento del progetto includono:

- *Pianificazione integrata*: Iniziare con uno studio di fattibilità dettagliato per garantire che tutti gli aspetti del servizio, dalle infrastrutture alla tipologia di domanda di spostamenti, siano considerati prima prendere la decisione di effettuare investimenti importanti evitando così costi imprevisti in seguito.
- *Finanziamento graduale*: Assicurarsi un finanziamento graduale per coprire i costi di ogni fase, garantendo che le risorse siano disponibili man mano che il progetto proceda di fase in fase dall'ideazione alla gestione a lungo termine. Questo approccio consente inoltre la flessibilità di adattarsi a cambiamenti imprevisti sia dell'evolversi della domanda che di possibili nuove esigenze operative.
- *Ottimizzare gli investimenti di capitale*: Investire in tecnologie e infrastrutture scalabili e a basso costo per ridurre i costi operativi correnti o futuri basandosi inizialmente su una struttura semplice per poi ampliare il servizio e gli utenti target attraverso un processo graduale di sviluppo.
- *Monitorare e aggiornare*: Un aspetto fondamentale è il monitoraggio regolare della fase operativa. Infatti le decisioni basate sui dati raccolti e relativi a percorsi, frequenza del servizio ed efficienza delle biciclette e stazioni di noleggio possono aiutare a perfezionare l'erogazione del servizio e a ridurre le spese inutili.
- *Sfruttare le partnership*: Collaborare con le aziende locali, i gruppi comunitari e i programmi governativi per cofinanziare determinati aspetti del progetto. Le partnership possono alleggerire gli oneri finanziari e creare un supporto locale specifico per l'espletamento del servizio.

Fase 5: Qual è il possibile mix di finanziamento?

I budget convenzionali per i trasporti a livello nazionale, regionale e locale non sono mai stati sufficienti a fornire una copertura o un servizio di mobilità adeguati alle aree rurali¹². Cercare di aumentare questi budget nel maggior parte dei casi può essere irrealistico o troppo ottimistico dato che richiederebbe significativi cambiamenti nelle politiche dei trasporti e mobilità che sono lenti da attuarsi e senz'altro molto improbabili che possano avvenire in tempi brevi. Per realizzare un vero cambiamento nella mobilità rurale, è essenziale attingere a un mix più ampio di fonti di finanziamento, combinando investimenti pubblici, privati e alternativi con un approccio più integrato.

Tabella 4 Mix di fonti di finanziamento per le soluzioni di mobilità rurale

Fonte: SMARTA-NET

	Cosa	Tempistiche	Tipo di finanziamento coperto			Voci di costo da finanziare
			C	P	O	
Ente pubblico singolo	Risorse monetarie pubbliche mobilitate a livello UE, nazionale, regionale o locale (provincia, comune).	Una tantum o ricorrente in caso di sussidi pubblici.				Tutte comprese le infrastrutture e le soluzioni IT.
Molteplici fonti di supporto	Viene utilizzato un mix di finanziamenti pubblici. Ad esempio, i fondi UE vengono utilizzati per l'ideazione e la pianificazione del progetto, le spese operative (OpEx) sono sostenute attraverso sussidi pubblici a livello nazionale o regionale.	Una tantum o ricorrente in caso di sussidi pubblici				Tutte, comprese le infrastrutture e fisiche e le soluzioni IT.
Investimenti del settore privato	Contributo erogato per l'acquisto di veicoli o per la ristrutturazione di aree pubbliche.	Una tantum.				Tutte comprese le infrastrutture e fisiche e le soluzioni IT.

¹² Questo è stato identificato dal Progetto SMARTA (2018-2020) che, tra le altre cose, ha analizzato il quadro di riferimento in cui si colloca la mobilità rurale per ciascuno Stato membro dell'UE. Si veda Progetto SMARTA, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas" (2020), scaricabile all'indirizzo https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf I report dei singoli Stati membri sono disponibili all'indirizzo <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Sponsor commerciali	Risorse mobilitate da aziende automobilistiche, aziende tecnologiche, aziende energetiche e di servizi pubblici, ecc.	Una tantum per i costi di capitale, o ricorrenti.				Infrastruttur e (inclusi veicoli e piattaforme digitali).
Altro supporto del settore pubblico	Le risorse vengono mobilitate da associazioni pubbliche (ad es. Autorità di Trasporto Pubblico, Agenzie di sviluppo regionale, Agenzie ambientali, ecc.).	Una tantum o ricorrente in caso di sussidi pubblici.				Tutte, comprese le infrastrutture e fisiche e le soluzioni IT.
Contributo dei volontari	Volontari coinvolti per coprire alcuni aspetti operativi del servizio.	Frequente-mente.				(di solito) Gestione operativa dei servizi di mobilità.
Tariffe utente	I viaggiatori pagano una tariffa per utilizzare il servizio.	Con una certa frequenza. L'importo è variabile.				Gestione operativa dei servizi di mobilità.

Figura 20 Utilizzo delle fonti di finanziamento a Rethymno, Grecia

Imparare dalla pratica: Utilizzo delle fonti di finanziamento a Rethymno, Grecia

Il primo sistema di bike-sharing senza stazioni (dock free-floating) di e-bike in Grecia è stato lanciato a Rethymno, in sostituzione di un precedente sistema di bike sharing risultato inadeguato. L'obiettivo del sistema di bikesharing è promuovere il cambio modali verso modalità di trasporto attive e sostenibili. L'implementazione è stata resa possibile grazie a una stretta collaborazione tra il settore pubblico e quello privato, supportata da finanziamenti europei ricevuti nell'ambito dell'Accordo di Partenariato Greco 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) del Programma Operativo Regionale "Creta" cofinanziato dal FESR.

I finanziamenti Europei hanno contribuito ad avviare l'iniziativa di bike-sharing nella area urbana di Rethymno. Tuttavia, una volta esauriti questi fondi, è diventato chiaro che affidarsi esclusivamente agli operatori privati per continuare il servizio non era fattibile. Comunque questo sistema di e-bike sharing ha sbloccato/incentivato l'approccio della condivisione dei veicoli o meglio delle biciclette nell'area di Rethymno. Il coinvolgimento del Comune e gli assidui sforzi nella promozione della mobilità condivisa hanno attratto gli operatori dei servizi di bike sharing con il risultato di nuovi investimenti per servizi in condivisione.

Ad esempio, nel luglio 2019, è stato effettuato un nuovo investimento da un operatore privato per un sistema di scooter elettrici condivisi. Un nuovissimo sistema di bike sharing è stato successivamente installato nel 2024 (44 biciclette elettriche/6 stazioni di docking) con il supporto di un altro finanziamento europeo proveniente dall'Accordo



Crediti: Comune di Rethymno

di Partenariato Greco 2014-2020 – (ESPA 2014-2020), nell'ambito del Programma Operativo Settoriale: "Infrastrutture di Trasporto, Ambiente e Sviluppo Sostenibile" e cofinanziato dal Fondo di Coesione¹³.

Questo nuovo contributo finanziario ha permesso all'iniziativa di capitalizzare sul crescente potenziale della mobilità ciclabile nella regione, garantendone un successo costante. Il Comune di Rethymno inoltre sta cercando le modalità tecnologiche ed operative in cui il precedente sistema (dockless) possa essere integrato nel nuovo.

Questo caso di studio è particolarmente rilevante perché evidenzia l'importanza di utilizzare molteplici fonti di finanziamento per garantire la sostenibilità finanziaria a lungo termine e per confermare l'importanza delle fasi di analisi e progettazione di dettaglio prima di decidere qualsiasi investimento.

Figura 21 Sostenere schemi di car sharing elettrico rurale: il modello FLUGS nel Tirolo Orientale

Imparare dalla pratica: il sistema Flugs e-Car sharing

FLUGS¹⁴ è un sistema di car-sharing elettrico con stazioni operative nella regione del Tirolo Orientale, in Austria. L'obiettivo principale del sistema Flugs è ridurre il numero di spostamenti effettuati con auto private da singole persone o famiglie e proporre una soluzione alternativa al possesso di una o spesso di due/tre auto.

Il servizio lanciato nel 2015 è gestito da Regionalenergie Osttirol (fornitore di energia) che offre il servizio FLUGS car-sharing e si occupa delle attività di manutenzione, supporto in loco, elaborazione prenotazioni, fatturazione, valutazioni del servizio, interazione con gli utenti, marketing e gestione delle altre risorse interne.

Attualmente, Regionalenergie Osttirol gestisce il servizio principalmente per ragioni commerciali (per essere presente nell'area come fornitore di energia) e non per il car sharing in sé. La difficoltà nel trovare e coinvolgere attivamente un fornitore di car sharing è dovuta alla scarsa domanda nelle aree rurali che impedisce agli operatori privati di realizzare un solido business case intorno agli investimenti necessari.

Il FLUGS eCarsharing è parzialmente esternalizzato per quanto riguarda la piattaforma digitale di prenotazione e il monitoraggio del servizio. L'unico sponsor è il Regional Management Osttirol (RMO), l'Agenzia di sviluppo regionale con competenze su progetti, iniziative e strategie di mobilità sostenibile che si occupa direttamente delle attività di promozione e diffusione. In questo contesto i ricavi del servizio coprono solo parzialmente i costi fissi della flotta.



Crediti: Flugs e-car sharing nel Tirolo Orientale, Austria
© E. Bachmann

¹³ <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

¹⁴ <https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/>
<https://flugs.moqo.de/>
<https://flugs.moqo.de/cars>

Fase 6: Qual è l'entità del finanziamento di cui avete bisogno/che cercate?

Le soluzioni di mobilità rurale richiedono un approccio strategico al finanziamento, poiché i livelli dell'investimento necessario possono variare in modo significativo a seconda della portata e della natura del progetto. Questo capitolo fornisce una guida alla stima e determinazione delle esigenze finanziarie del vostro progetto, offrendo approfondimenti sulle voci di costo principali, benchmarking e considerazioni operative.

Stabilire l'entità del finanziamento implica distinguere tra gli investimenti pre-progetto, che pongono le basi per l'iniziativa e i costi operativi, che ne garantiscono la fattibilità continua. Ogni fase dello sviluppo progettuale, dagli studi di fattibilità all'attuazione e alla gestione operativa quotidiana, comporta esigenze/requisiti finanziari distinti. Nelle Figure 14 e 15, vengono introdotte le aree principali in cui è necessario il finanziamento, con una quantificazione approssimativa dei possibili costi per attività e servizi. Tuttavia, l'entità effettiva del finanziamento richiesto dipenderà da diversi fattori, tra cui il tipo di servizio previsto, il contesto geografico e demografico e le risorse disponibili.

Figura 22 Finanziamento necessario per i costi pre-progetto e in conto capitale

Fonte: SMARTA-NET

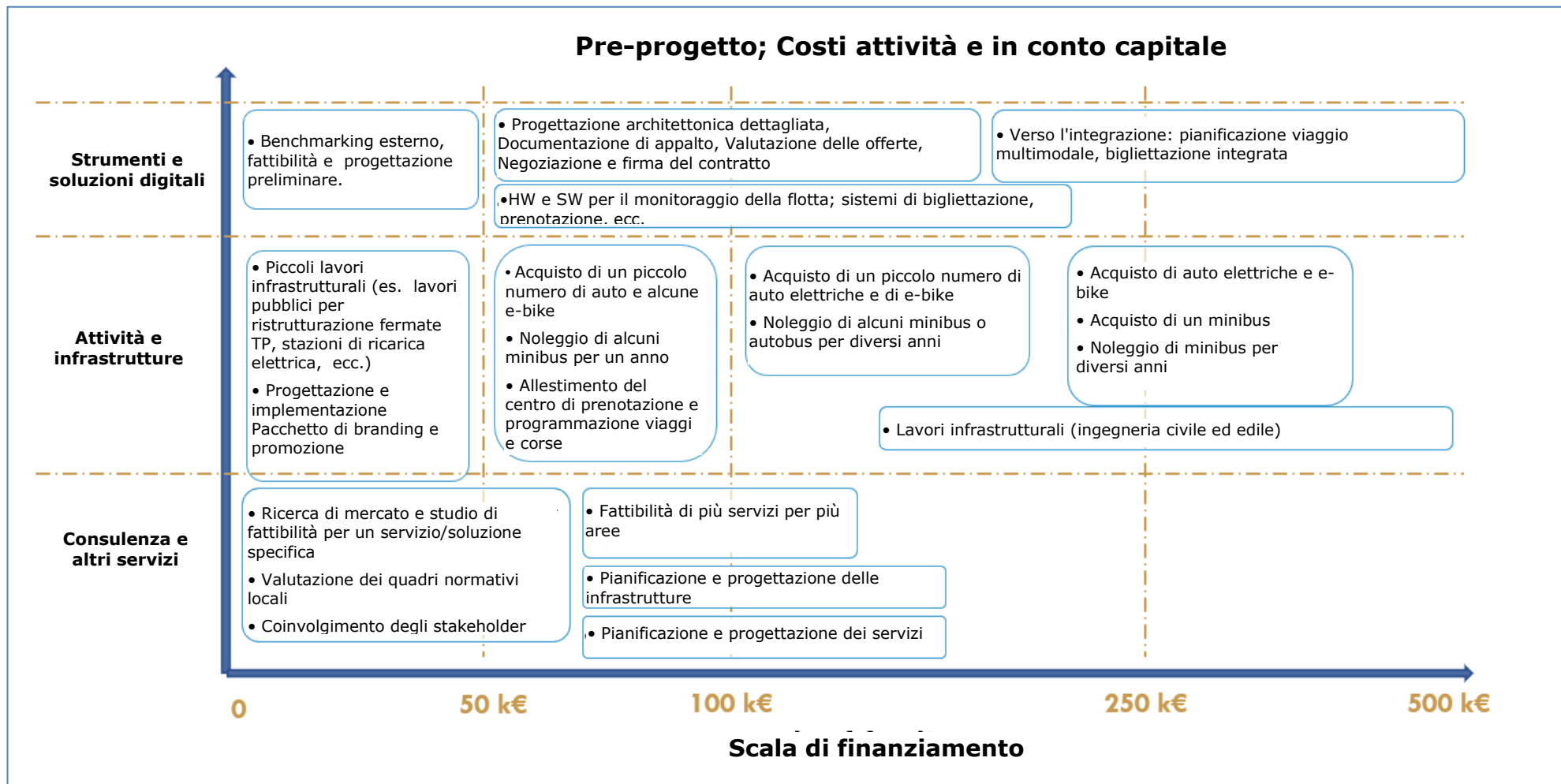


Figura 23 Finanziamenti necessari per i costi operativi nei servizi di trasporto flessibili

Fonte: SMARTA-NET

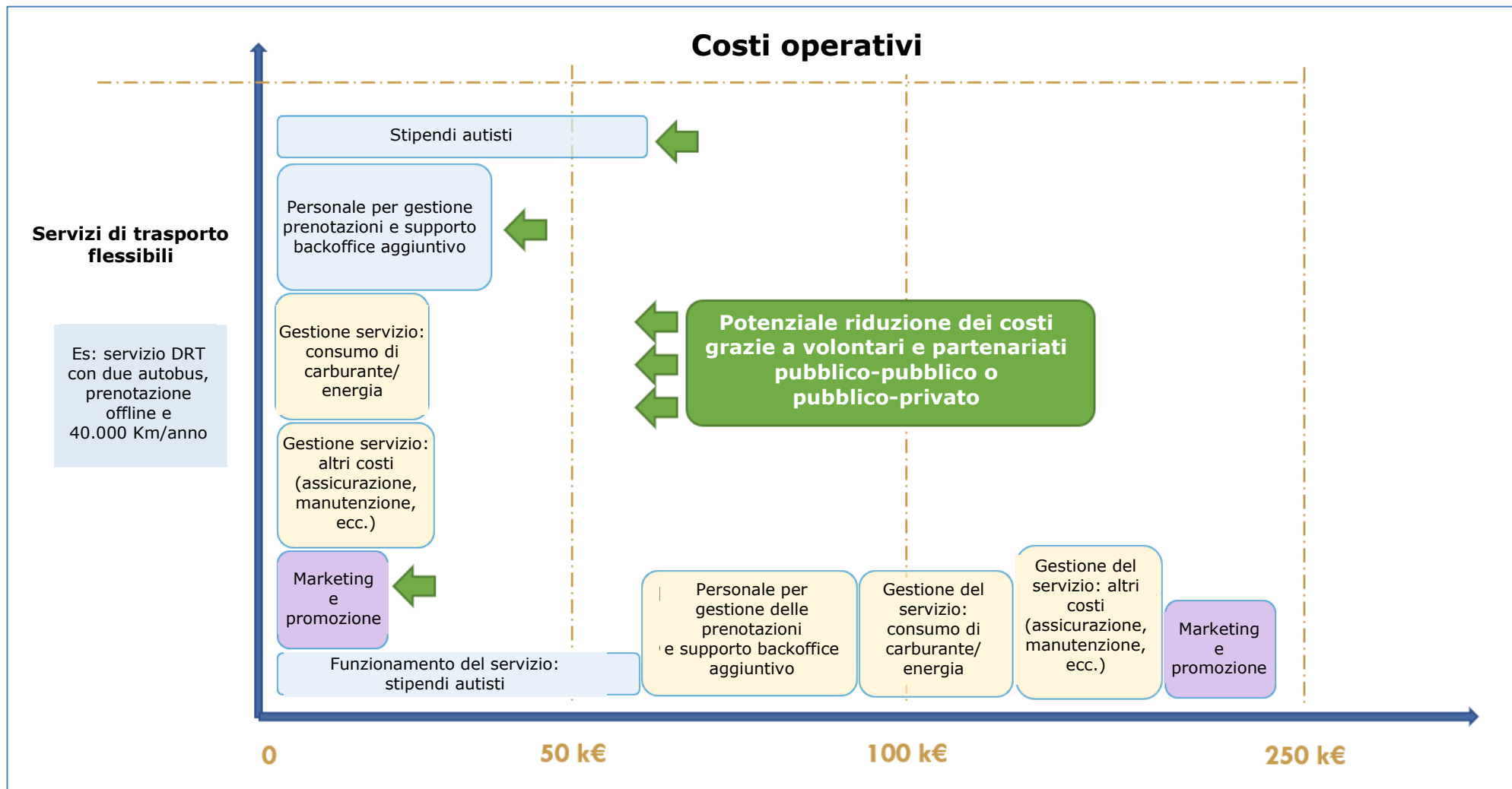
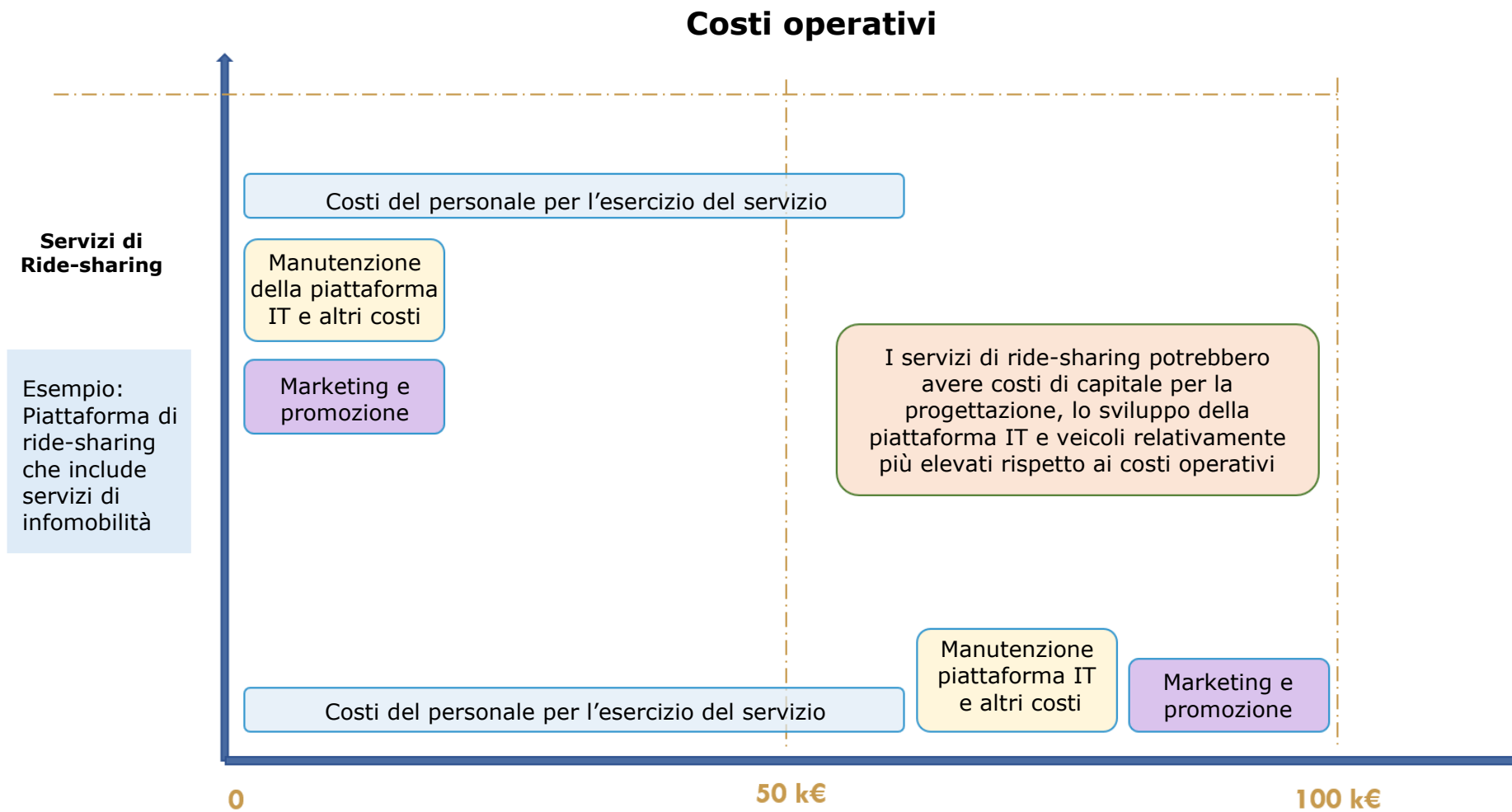


Figura 24 Finanziamenti stimati per i costi operativi nei servizi di ride-sharing

Fonte: SMARTA-NET

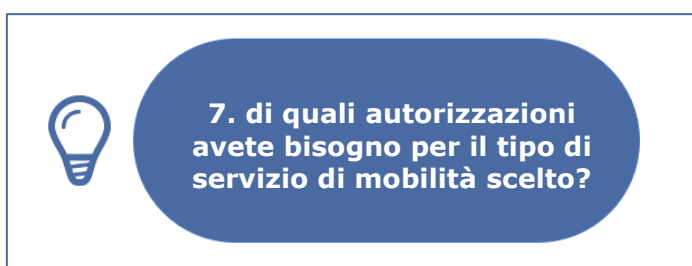


7. UN MERCATO ALTAMENTE REGOLAMENTATO

I servizi di mobilità rurale spesso operano all'interno di un quadro normativo complesso e variegato che richiede un'attenta analisi. Un passo fondamentale è l'identificazione delle autorizzazioni necessarie per implementare i servizi proposti e garantire la conformità con i requisiti legali e operativi. Quindi è necessaria la comprensione dei contesti normativi locali, regionali e nazionali per evitare ritardi o ostacoli durante la fase di implementazione del progetto.

Figura 25 Definizione degli elementi chiave del progetto – Fase 7

Fonte: SMARTA-NET



I quadri normativi nazionali nei differenti paesi Europei, come delineato negli Insight Papers¹⁵del progetto SMARTA, affidano agli enti locali e alle autorità (inclusi comuni, province e regioni) l'organizzazione dei servizi di trasporto e mobilità.

L'organizzazione e la fornitura dei servizi di mobilità sono effettuate a un livello superiore rispetto alla singola comunità, quasi sempre da un ente con le risorse e la stabilità per garantire servizi duraturi. Infatti, le aree rurali richiedono la connessione con altri luoghi, che non può essere realizzata da singole comunità che agiscono su propria base. Mentre una comunità può organizzare localmente (con tutti i vincoli sottolineati precedentemente) servizi di car sharing, e-bike o viaggi condivisi per scopi locali, non può fornire servizi di linea necessari all'intera comunità dato che questo richiede un livello più elevato di responsabilità amministrativa e pianificazione, anche se una parte può essere fornita a livello locale.

Ogni tipologia di servizio di mobilità rurale richiede una differente combinazione di autorizzazioni, permessi, assicurazioni, accordi commerciali e certificazioni di sicurezza. Le autorizzazioni specifiche dipendono dal tipo di servizio, dalla dimensione e copertura e dalle normative locali. Conformandosi a queste autorizzazioni, i fornitori di mobilità possono garantire che i loro servizi siano sicuri, legali e ben integrati con altri servizi di trasporto di linea regionali. Di seguito viene riportato un breve riepilogo delle principali autorizzazioni richieste per i diversi tipi di servizi di mobilità.

- **Permesso o licenza commerciale**
Prima di offrire servizi di mobilità, qualsiasi fornitore dovrebbe ottenere i necessari permessi o licenze commerciali dalle autorità locali, regionali o nazionali da cui dipendono i servizi stessi. Questi permessi garantiscono che il servizio sia conforme alle leggi e ai regolamenti locali sui trasporti. Il permesso può variare in base al tipo di servizio:

¹⁵Per ulteriori dettagli, vedere: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Trasporto a Domanda Rispondente (DRT): è necessario un permesso per operare come operatore di trasporto pubblico, spesso regolamentato dalle autorità di trasporto.
- Car sharing e bike sharing: è necessario ottenere licenze relative alla attività di noleggio di veicoli e biciclette, soprattutto nelle aree/paesi in cui la pianificazione e gestione dei trasporti è rigidamente regolamentata.
- Carpooling e taxi condiviso: in alcuni paesi, potrebbe essere richiesto un permesso specifico per il ride-sharing o trasporto condiviso, insieme all'approvazione delle autorità del trasporto pubblico se opera in coordinamento con i servizi esistenti.

- **Assicurazione del veicolo e del conducente**

Tutti i servizi di mobilità devono disporre di un'assicurazione completa che copra sia il veicolo che l'autista e i passeggeri. Per esempio:

- Car sharing: è necessaria un'assicurazione che copra il veicolo condiviso contro danni, incidenti, furto e responsabilità per il conducente e i passeggeri.
- Bike sharing: le polizze assicurative possono coprire la responsabilità in caso di incidenti, soprattutto nelle aree ad alto traffico o sulle strade rurali.
- Servizi di taxi condiviso e DRT: è obbligatoria un'assicurazione commerciale che copra tutti i rischi associati all'esercizio di un servizio taxi o DRT, inclusa la copertura per gli autisti professionisti.

In alcune giurisdizioni, non è richiesta l'assicurazione per i passeggeri e le merci trasportate ma in molti paesi Europei è giustamente obbligatoria. Infine è importante che gli autisti, soprattutto per i servizi DRT o taxi condiviso, abbiano patentini che potrebbero richiedere ulteriori controlli o approvazioni da parte delle autorità.

- **Accordi commerciali**

Per i servizi che coinvolgono infrastrutture, come il bike-sharing o i servizi DRT, potrebbero essere necessari anche accordi commerciali con le autorità locali od operatori privati. Questi accordi potrebbero spesso interessare: i) *utilizzo delle infrastrutture pubbliche*: accordi con le autorità locali per l'utilizzo di parcheggi, accesso stradale in aree controllate e aree per stazioni di docking/aggancio per biciclette; ii) *partnership* con gli operatori del trasporto pubblico: per i servizi DRT e taxi condiviso, sono spesso richiesti accordi con le autorità regionali dei trasporti per la bigliettazione integrata o i servizi complementari; iii) *collaborazione* con il settore privato: le società di car sharing potrebbero aver bisogno di accordi con società di leasing di veicoli o fornitori di servizi di manutenzione per garantire l'affidabilità operativa della loro flotta.

- **Certificazioni di sicurezza e conformità agli standard**

Ogni tipo di servizio deve rispettare rigorosi standard di sicurezza, in particolare per il trasporto passeggeri. Le principali autorizzazioni e certificazioni relative alla sicurezza includono:

- Standard di sicurezza per gli autisti: gli autisti che operano servizi DRT o taxi condiviso devono soddisfare determinati requisiti, inclusi controlli sul comportamento precedente, formazione sulla sicurezza alla guida e conformità/conoscenza delle leggi sulla sicurezza stradale.
- Certificazione di sicurezza del veicolo: i veicoli devono superare regolari ispezioni di sicurezza ed efficienza per garantire che soddisfino gli standard normativi richiesti. Ciò include la revisione ogni periodo richiesto dalla normativa, i controlli di manutenzione del veicolo, soprattutto per i

servizi DRT e taxi condiviso, dove l'idoneità alla circolazione è fondamentale come per tutti i servizi su strada.

- Sicurezza di biciclette e e-bike: per i programmi di bike-sharing, è essenziale garantire che le biciclette siano dotate di dispositivi di sicurezza come luci, lucchetti con controlli di manutenzione regolari.

A seconda della regione o provincia e comune, gli operatori dei servizi di trasporto e mobilità potrebbero dover rispettare le normative ambientali volte a ridurre le emissioni. Tuttavia, ciò ha implicazioni rilevanti per la mobilità urbana e non tanto nelle aree rurali. Ad esempio, in alcune città, potrebbe essere attiva una delibera comunale che richiede l'utilizzo di veicoli a basse o zero emissioni per i servizi di car sharing o consegna merci ultimo miglio. Nelle aree rurali essendo di limitate dimensioni quasi sempre queste iniziative non vengono prese ma come per le aree urbane potrebbero essere presenti sussidi o incentivi per l'utilizzo di veicoli elettrici o per lo schema di servizio.

Soprattutto, dovranno essere considerate anche le questioni relative alla responsabilità. Comunità e ONG potrebbero trovarsi ad essere personalmente responsabili in caso di problemi o incidenti, ecc. quindi sarebbero protette se potessero collaborare con un'istituzione o un'entità commerciale meglio organizzata per gestire queste responsabilità.

Figura 26 Trasporto a Domanda nel Médio Tejo, Portogallo

Imparare dalla pratica: Trasporto a Domanda nel Médio Tejo, Portogallo

La regione del Médio Tejo è una sub-regione NUTS3 nel Portogallo centrale, parte della regione NUTS2 del Centro che comprende sei piccole città: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento e Fátima, ciascuna con una popolazione che varia dai 20.000 ai 45.000 abitanti. I servizi di trasporto a chiamata (TaD) eserciti nella regione sono sponsorizzati dall'autorità della contea "CIM Médio Tejo", un'associazione di comuni e autorità pubbliche locali, che gestisce il trasporto pubblico con un contratto per la flotta di taxi e minivan.

Focus sul quadro normativo

- Secondo la legge nazionale portoghese (RJSPTP), gli enti competenti per l'implementazione e il coordinamento dei servizi DRT sono le autorità di trasporto (comuni o consigli di contea). Le autorità di trasporto possono svolgere i servizi DRT utilizzando i propri mezzi, ovvero attraverso servizi municipali o intercomunali, oppure tramite specifici contratti con enti commerciali locali (operatori di trasporto o di taxi), in conformità con la relativa legislazione applicabile.
- Gli operatori che intendono fornire servizi DRT, in aggiunta ai servizi di trasporto passeggeri per i quali sono autorizzati, devono inviare una relativa comunicazione all'Istituto per la Mobilità e i Trasporti, I.P. (IMT, I.P.), che è l'autorità nazionale per la supervisione dei servizi di trasporto pubblico. Questa comunicazione preliminare all'IMT, I.P. può essere effettuata con qualsiasi mezzo previsto dalla legge, ovvero anche tramite pec all'indirizzo indicato sul sito web dell'IMT, I.P.
- Nel caso in cui un servizio venga appaltato a un operatore di trasporto privato o a una compagnia di taxi, è necessario effettuare uno studio di fattibilità economico-finanziaria per valutare la dimensione del possibile compenso pubblico. Prima di avviare l'appalto, le relative specifiche tecniche e amministrative devono essere oggetto del controllo da parte dell'autorità nazionale dei trasporti (AMT) responsabile della supervisione economico-finanziaria.
- Se il contratto supera un certo valore, è necessario consultare la Corte dei Conti (Tribunal de Contas).
- I nuovi servizi di trasporto pubblico passeggeri, compresi i servizi DRT con linee predefinite, sono anch'essi soggetti a registrazione obbligatoria nel sistema informativo nazionale, gestito dall'IMT, I.P.



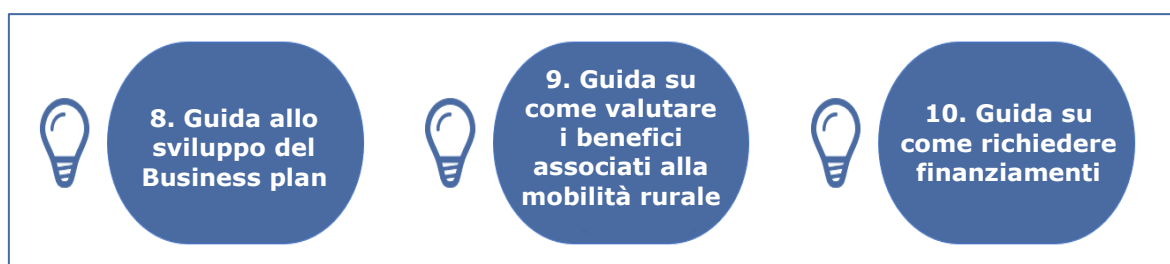
Fonte: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. DARE VOCE ALLE PROPOSTE

Trasformare un progetto ben concepito in una proposta di finanziamento convincente richiede una preparazione e una presentazione strategiche. Lo sviluppo e definizione di un business plan solido dimostra la fattibilità economica e operativa del progetto mentre riuscire a monetizzare i suoi benefici ne evidenzia il valore più ampio per i diversi stakeholder, come ad esempio la riduzione delle emissioni, l'aumento dell'accessibilità o lo sviluppo economico e rurale. Quindi la guida su come richiedere efficacemente i finanziamenti è il passo finale per presentare una proposta persuasiva che risponda alle attese dei finanziatori e aumenti così la probabilità successo

Figura 27 Definizione degli elementi chiave del progetto – Fase 8-10

Fonte: SMARTA-NET



Fase 8: Guida allo sviluppo del Business plan

Un business plan è un documento formale che contiene gli obiettivi dell'iniziativa, le modalità e le tempistiche per il loro conseguimento descrivendo inoltre la natura dell'attività, le informazioni di base sull'organizzazione, le proiezioni finanziarie dell'organizzazione e le strategie che si intende attuare per raggiungere gli obiettivi dichiarati. Nel suo insieme questo documento (Business Plan) funge da roadmap (Piano) che fornisce all'Azienda la direzione su cui muoversi¹⁶.

Questa fase non vuole fornire una guida completa sui Business plan che rappresentano una tematica multiforme. Piuttosto si vuole riassumere gli aspetti chiave che devono essere considerati per sviluppare lo specifico business plan, sottolineando le fonti di informazione per approfondire la conoscenza sul tema e trarre ispirazione anche da altre esperienze in Europa.

Definire un business plan e il relativo modello per i servizi di trasporto o di mobilità condivisa in un'area rurale è un processo complesso che coinvolge molteplici fattori quali: il tipo di servizio offerto, le specifiche esigenze di mobilità rispetto alla domanda di mobilità o mercato di riferimento, la struttura operativa del servizio, ecc. Inoltre, le dimensioni organizzative e la conformità al contesto giuridico e normativo, come già introdotto nei capitoli precedenti sono fondamentali per garantire che la soluzione progettata sia praticabile e sostenibile. Ciascuno di questi elementi quindi deve essere attentamente analizzato per creare un servizio di mobilità rurale efficace e funzionale.

Nella maggior parte dei casi, si è verificato che i differenti modelli di business dei servizi di mobilità condivisa in aree rurali siano realmente redditizi. Questo rilevante fattore negativo è dovuto in gran parte alle sfide che gli operatori devono affrontare nella gestione del servizio di mobilità condivisa, a causa principalmente di margini di profitto ridotti o entrate insufficienti dovuto ad una domanda di mobilità esigua nelle aree rurali.

¹⁶Definizione di Business Plan - Enciclopedia per Piccole Imprese di Entrepreneur
<https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

Infatti nelle aree rurali, la bassa densità di popolazione fa sì che gli utenti e quindi le possibili entrate siano insufficienti a coprire anche parzialmente le spese operative. Di conseguenza, le associazioni o cooperative locali senza fini di lucro, le comunità, le autorità pubbliche, come i comuni, le autorità dei trasporti e gli operatori del settore pubblico, sono in una posizione migliore per avviare o organizzare i servizi di mobilità condivisa nelle aree rurali.

È importante notare che il servizio non è redditizio quando si tutte le voci di costo vengono incluse come del resto succede nei servizi convenzionali di linea. Tuttavia, alcuni singole componenti del servizio possono essere redditizie per coloro che forniscono uno specifico servizio o un'infrastruttura quale ad esempio: il fornitore della piattaforma IT di gestione prenotazione e programmazione delle corse o l'azienda che si occupa della manutenzione dei veicoli che verrebbe pagati ai costi del mercato a meno di accordi specifici sulla rilevanza social del servizio stesso.

Pertanto, si potrebbe arrivare ad avere più business case all'interno dello stesso progetto giustificando qualsiasi contributo finanziario e richiedendo il più delle volte anche un business case socio-economico. Altri come gli operatori di trasporto, i fornitori di IT, ecc. in prima battuta chiaramente si basano su un business case orientato al loro profitto, oppure a target economici inferiori accettando di partecipare alla proposta solo ad esempio con il recupero delle spese in previsione di un futuro ritorno economico o di diffusione dei prodotti sviluppati.

Quando si progetta un modello di business per un servizio di mobilità rurale, il processo può essere suddiviso in tre attività principali: *(i)* Definire il concetto di business, *(ii)* Valutare la struttura organizzativa e *(iii)* Analizzare i quadri giuridici e normativi. Ciascuno di queste attività prevede una serie di passaggi da completare prima di implementare la soluzione/servizio. Inizialmente, è necessario identificare le specifiche esigenze di mobilità che si intende affrontare e portare avanti un'analisi sui servizi di trasporto esistenti in modo da capire se questi soddisfano tali esigenze. Sulla base di questa analisi, si può scegliere lo schema di servizio che meglio risponde a tali esigenze, stimare la domanda utilizzando ricerche di mercato o sondaggi precedenti e redigere una struttura dei costi e un piano finanziario iniziale. Successivamente si dovrà coinvolgere gli stakeholders interessati, assegnando ruoli e responsabilità e delineando la dimensione organizzativa e allo stesso tempo si dovranno esaminare i requisiti normativi e legislativi, verificare l'ammissibilità ai sussidi ed esplorare le opportunità di finanziamento pubblico.

Figura 28 Definizione del business plan per il servizio di mobilità rurale

Fonte: SMARTA-NET



Imparare dalla pratica: il progetto CONNECT

Il progetto CONNECT è stato finanziato nell'ambito del VI Programma Quadro della Commissione Europea, attraverso la DG-RESEARCH. Lo scopo principale era quello di raccogliere conoscenze ed esperienze relative al Trasporto Flessibile (incluso il DRT) al fine di identificare le buone pratiche e consolidare ulteriormente i metodi per lo sviluppo del business. Il consorzio CONNECT era costituito principalmente da esperti del settore e non erano presenti di siti dimostrativi, ma coinvolgeva invece un'ampia gamma di casi studio integrati da specifiche indagini di settore. Il Progetto tra i tanti prodotti sviluppati, ha prodotto due Rapporti specifici che evidenziano le principali raccomandazioni per lo sviluppo di business plan per i servizi di trasporto flessibile (in particolare dei servizi DRT e di ride-sharing):

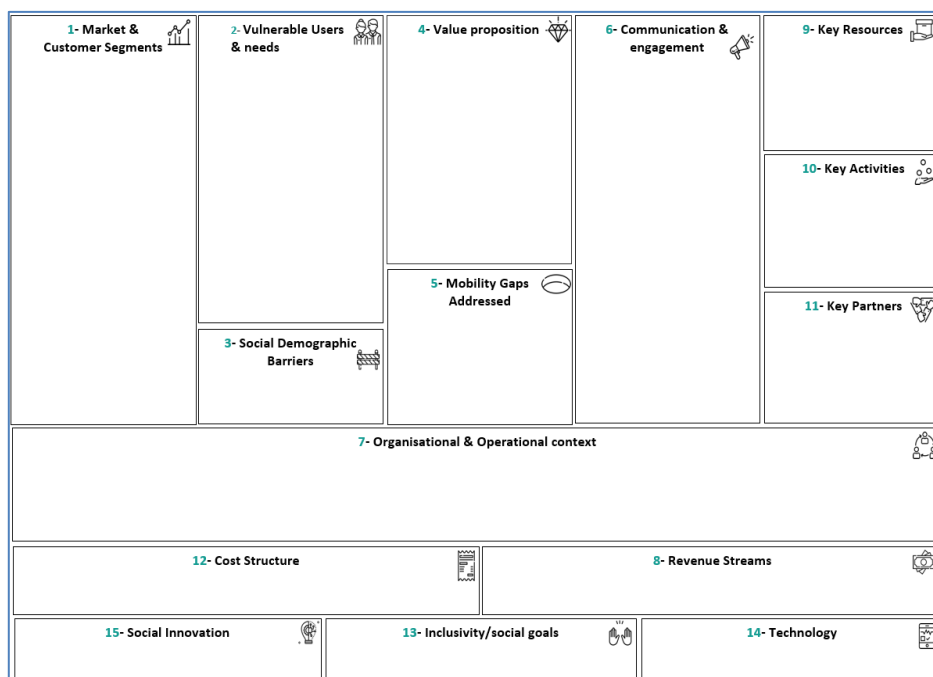
- D10: Soluzioni innovative e casi di test relativi allo sviluppo del business¹⁷: Il documento presenta i risultati di 19 casi studio di servizi di trasporto a chiamata (DRT - Demand-Responsive Transport) (10 in Europa, 9 negli Stati Uniti). Esamina i modelli di business, aspetti organizzativi e i contesti normativi e legali, evidenziando i principali vincoli e considerazioni di merito;
- D14: Raccomandazioni per lo Sviluppo del Business: sulla base delle conoscenze sviluppate all'interno del progetto CONNECT e delle conoscenze esterne acquisite attraverso workshop, sintetizza le principali problematiche e tematiche relative al Modello di Business, agli Aspetti Organizzativi e ai Quadri Legali e Normativi. Presenta quindi una panoramica della situazione del settore in tutta Europa (basata sia sui casi di studio D10 che su un'indagine aggiuntiva effettuata durante la vita del progetto) e si conclude con riflessioni sugli aspetti chiave da tenere presenti nello sviluppo del business del DRT.

Per semplificare gli aspetti precedenti, potrebbe essere utile avviare un esercizio di co-creazione con gli stakeholders locali (inclusi rappresentanti dei comuni, comunità, operatori di trasporto, ecc.) compilando uno specifico modello Canvas di cui si fornisce uno schema.

¹⁷È possibile accedere a questi report CONNECT al seguente indirizzo:
<https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

Figura 29 Modello Canvas per i servizi di mobilità in area rurale.

Fonte: Progetto INCLUSION H2020¹⁸



Di seguito vengono riassunte le principali raccomandazioni per lo sviluppo di business plan per i servizi di mobilità condivisa in aree rurali:

- **Creazione di valore:** I modelli di business dovrebbero concentrarsi sulla creazione di diverse forme di valore, sia monetario che non monetario (ad esempio, valore sociale), per i differenti stakeholders coinvolti: quali autorità di finanziamento, amministrazioni pubbliche, operatori di trasporto, imprese locali e cittadini ed associazioni. Piuttosto che basarsi esclusivamente su un confronto finanziario tra costi e ricavi, è fondamentale riconoscere e dare valore ai più ampi benefici sociali e comunitari che questi servizi possono raggiungere.
- **Coinvolgimento di più attori:** i modelli di business per essere efficaci dovrebbero considerare l'intero ecosistema degli stakeholders interessati alla mobilità piuttosto che concentrarsi su un singolo servizio o soluzione. Per garantire l'accessibilità nelle aree rurali, è importante valutare sia i benefici che le sfide dal punto di vista di ciascun attore coinvolto che può anche comportare la connessione di più servizi o soluzioni e quindi definire un modello di business che soddisfi le differenti esigenze della comunità.
- **Coinvolgere le organizzazioni senza scopo di lucro:** Sebbene possa sembrare una contraddizione, includere come attori chiave nei modelli di business per la mobilità rurale le organizzazioni senza scopo di lucro questo coinvolgimento può essere vantaggioso. I finanziamenti pubblici sono spesso essenziali per sostenere questi servizi nelle aree rurali in cui la domanda è bassa. I modelli di business dovrebbero considerare la riallocazione dei fondi pubblici e mirare alla flessibilità entro i vincoli normativi per supportare l'operatività.
- **Sostenibilità a lungo termine:** Per garantire la sostenibilità a lungo termine dei servizi di mobilità in area rurale, i modelli di business dovrebbero incoraggiare il coinvolgimento delle imprese sociali. L'integrazione di questi attori nell'erogazione dei servizi, quando consentito dalle normative nazionali, può

¹⁸https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

migliorare la redditività di questi servizi. Laddove necessario, promuovere adeguamenti normativi per consentire tale partecipazione può rafforzare ulteriormente la sostenibilità del modello di business.

Fase 9: Come valutare i benefici associati alla mobilità rurale

Le aree rurali sono economie attive con un'ampia varietà di attività agricole, industriali, estrattive e ricreative, legate alle loro risorse naturali e alle tradizioni imprenditoriali della zona.

La mobilità rurale di fatto può essere considerato lo strumento che "abilitata" o "moltiplica" gli effetti in differenti settori (esempio connessioni con i servizi della salute) consentendo di migliorare i risultati e aumentare il valore di altre attività o investimenti¹⁹. In effetti, in molti casi, il servizio di mobilità è una componente a valore aggiunto per altri progetti e politiche economici, sociali, turistici o ambientali.

I risultati relativi ai trasporti delle azioni di finanziamento per la mobilità rurale includono, tra gli altri:

- Riduzione dei chilometri percorsi dai veicoli (VKT)
- Riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di CO₂
- Meno traffico, meno inquinamento, meno rumore, meno incidenti
- Le strade delle aree rurali diventano più sicure per camminare e andare in bicicletta.
- È richiesta una minore spesa per le infrastrutture
- Mantenere o aumentare la base di clienti per le aziende e i servizi

I servizi di mobilità rurale sono implementati principalmente per apportare benefici sociali nelle aree rurali che sono sempre più a rischio di esclusione sociale o disuguaglianza di opportunità. Tuttavia, i servizi sono spesso criticati per la loro elevato costo di base anche quando compiono la loro missione sociale.

Alcuni dei vantaggi associati a una migliore offerta di servizi di trasporto per le aree rurali sono elencati nella Figura 30 seguente e classificati in base a specifiche categorie (accessibilità, convenienza, ecc.). È importante capire come questi fattori/benefici possano influenzare l'adozione/sviluppo di un servizio di mobilità.

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Raccomandazioni politiche per la mobilità condivisa sostenibile e il trasporto pubblico nelle aree rurali europee", pubblicazione del progetto SMARTA.

Figura 30 Benefici sociali associati ai servizi di mobilità rurale

Fonte: SMARTA-NET

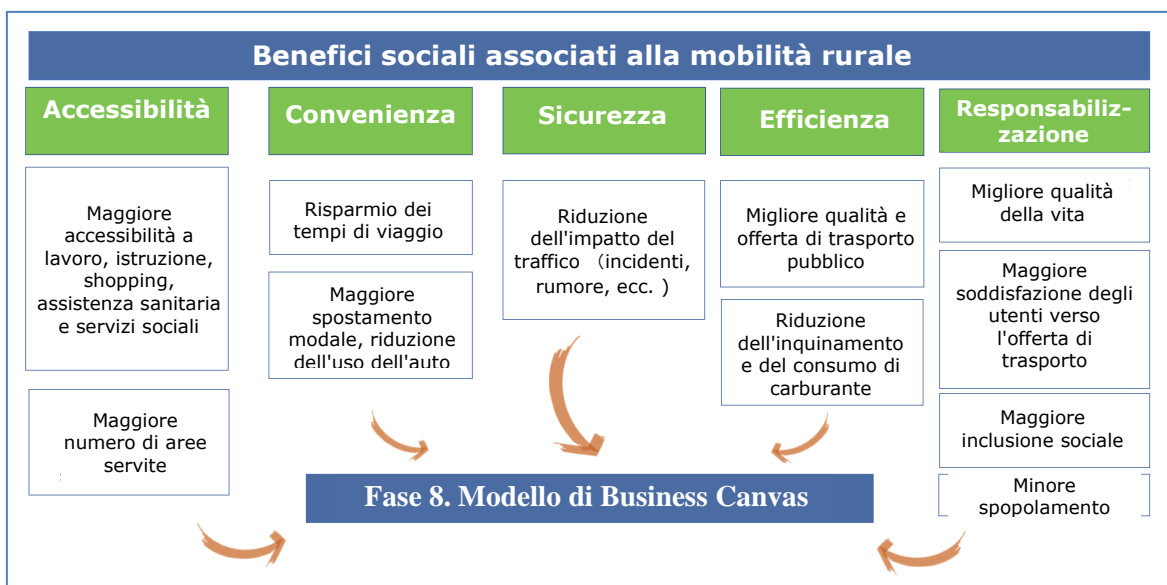


Figura 31 Ferrovie "Green" a Valmiera, Lettonia

Imparare dalla pratica: Ferrovie "Green" a Valmiera, Lettonia

L'iniziativa Green Railways a Valmiera, in Lettonia, rivitalizza linee ferroviarie dismesse trasformandole in una rete di 32 km di percorsi escursionistici e ciclabili all'interno della regione di Vidzeme. Questo progetto, segmento di una più ampia rete di 750 km attraverso l'Estonia meridionale e la Lettonia, mira a migliorare la mobilità locale e promuovere il turismo sostenibile. Le caratteristiche principali del progetto includono la rimozione di ostacoli, l'installazione di ponti in legno e la creazione di aree ricreative con panchine per il relax.

Il progetto "Green Railways" è un'iniziativa transfrontaliera di cooperazione guidata dalla Vidzeme Tourism Association in collaborazione con 25 governi locali della regione di Vidzeme in Lettonia e dell'Estonia meridionale, sponsorizzata dalla Latvian Green Roads Association. Questa iniziativa, supportata dalle autorità locali e dalle ONG rispetta il significato storico della ferrovia nella regione, promuovendo allo stesso tempo il coinvolgimento delle comunità e la crescita economica attraverso maggiori opportunità turistiche e stili di vita più sani.

Nel tratto ferroviario di 32 km coperto dal progetto locale di smart mobility attiva (parte del percorso Valmiera-Kocēni-Ainaži), sono stati ricostruiti sette ponti per il passaggio in sicurezza dei ciclisti e pedoni. I costi di investimento sono stati stimati in 47.000 euro, pari a circa il 4% del costo del complessivo progetto, pari a € 1.174.938. La principale fonte di finanziamento per questa tratta è stata assicurata dal Fondo europeo di sviluppo regionale Interreg Estonia-Lettonia, che ha contribuito con € 40.000, insieme a € 7.000 da altri partner.

Il progetto "Green Railways" **migliora la qualità della vita** nelle aree target migliorando la mobilità e creando nuove opportunità per i residenti. L'iniziativa promuove comunità più sane attraverso l'aumento dell'offerta delle attività all'aperto. I residenti apprezzano i percorsi ripristinati che offrono eccellenti opportunità per camminare, andare in bicicletta e che permettono persino di fare lo sci di fondo durante i mesi invernali.



Crediti: J. Sijats, S. Lawrence

Il progetto stimola anche la crescita economica. Con l'afflusso di **turisti** attratti dagli itinerari panoramici, le imprese locali iniziano a sviluppare nuovi prodotti e servizi, tra cui B&B e ristorazione. Questo aumento del turismo porta una maggiore vitalità economica all'area, creando posti di lavoro e stimolando le economie locali.

Inoltre, la rete collega la regione di Vidzeme con l'Estonia meridionale, **ampliando le possibilità spostamento** sia per i residenti che per i turisti/visitatori. La maggiore accessibilità consente alle persone di esplorare un'area più ampia, promuovendo il coinvolgimento e l'interazione della stessa comunità. Nel complesso, il progetto Green Railways rende la mobilità un fattore determinante per il raggiungimento di obiettivi economici, sociali e ambientali più ampi, trasformando la regione in un fiorente centro per le attività all'aperto e il turismo durante tutto l'anno.

Fase 10: Guida su come richiedere finanziamenti

Ottenere finanziamenti per un servizio di mobilità nelle aree rurali richiede un approccio ben strutturato per affrontare le complessità e diversità dei programmi di finanziamento dell'UE, nazionali o regionali. Questa fase delinea le attività essenziali per preparare una proposta di successo, dall'identificazione delle opportunità di finanziamento più adatte alla presentazione di una proposta competitiva e di successo.

Analizzare sistematicamente le fonti di finanziamento, verificare l'ammissibilità e allineare gli obiettivi ai requisiti del programma di finanziamento identificato sono le azioni da svolgere per garantire proposte degne di valutazione positiva. Che si tratti di contributi, strumenti finanziari o appalti pubblici, seguire i passaggi seguenti aumenta senz'altro le possibilità di ottenere finanziamenti per iniziative di mobilità innovative e rispondenti alle esigenze delle aree rurali.

Figura 32 Passi principali per la preparazione di una proposta

Fonte: SMARTA-NET

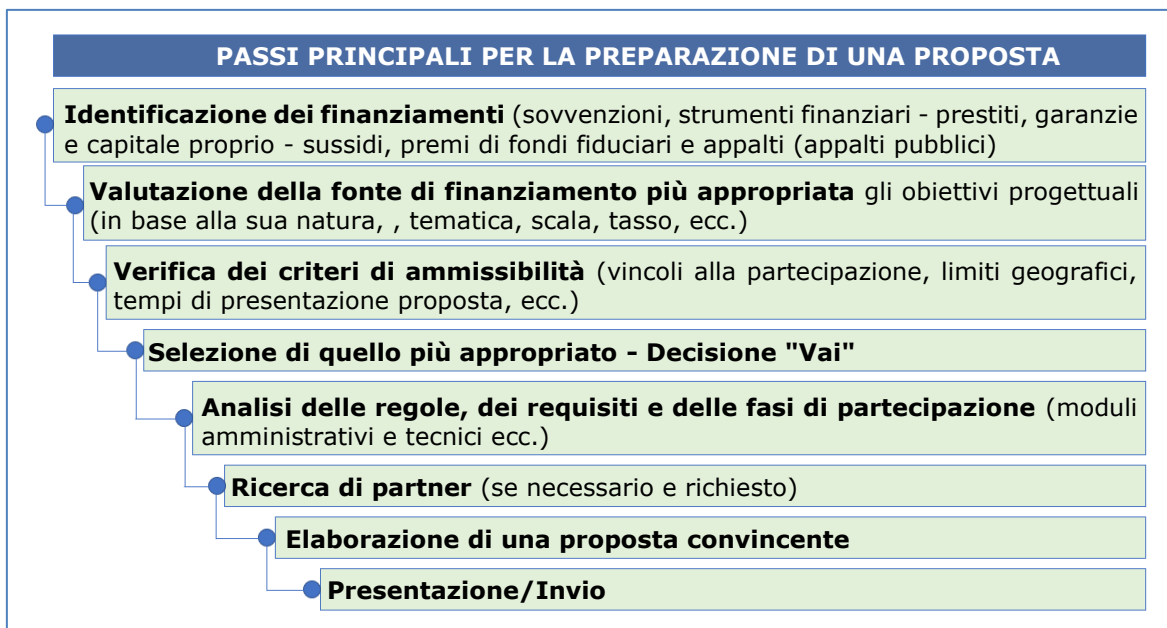


Figura 33 Navigare nel quadro Europeo dei programmi di finanziamento

Imparare dalla pratica: Navigare nel quadro Europeo dei programmi di finanziamento

Il **Kit per le Aree Rurali** è la guida completa dell'UE ai finanziamenti e alle opportunità di supporto per le aree rurali dell'Unione Europea. Ha lo scopo di aiutare le autorità locali, le istituzioni, gli stakeholders, le imprese e i singoli individui ad identificare i programmi e le altre iniziative di finanziamento e supporto dell'UE esistenti, ottenere i fondi e a promuovere lo sviluppo dei territori rurali.



European Union

Rural toolkit

Gli utenti possono trovare le opportunità di finanziamento UE più adatte a sviluppare i loro specifici progetti ed iniziative fornendo informazioni complete su sovvenzioni, sussidi e programmi che consentono lo sviluppo e la rivitalizzazione delle aree e delle comunità rurali.

Il toolkit è accessibile a: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Altri link utili per esplorare le opportunità di finanziamento dell'UE sono i seguenti:

- Informazioni generali sulla procedura di candidatura Commissione Europea: - [Link](#)
- Opportunità di finanziamento per gli enti pubblici - Commissione Europea: [Link](#)
- Opportunità di finanziamento UE per il trasporto pubblico locale - UITP: [Link](#)

Mentre l'approccio graduale delineato precedentemente fornisce un quadro generale, sono invece necessari adattamenti specifici per ogni livello di finanziamento.

- Per i finanziamenti dell'UE, i partenariati transnazionali e l'adesione a linee guida amministrative complesse sono aspetti fondamentali.
- Il finanziamento nazionale spesso enfatizza l'allineamento con le strategie nazionali, richiedendo ai candidati di dimostrare come i loro progetti affrontano gli obiettivi nazionali a riguardo di mobilità e sostenibilità.
- I programmi di finanziamento regionale in genere richiedono una stretta collaborazione con le autorità regionali e un forte focus sulle esigenze locali e relative risposte.

Accedere ai contributi è fondamentale per i comuni rurali che mirano a sviluppare proposte di servizi di mobilità in aree rurali di successo. Sono disponibili varie risorse per guidare questo processo:

- Pubblicare un bando di interesse dedicato per esperti esterni/società di consulenza per ottenere il supporto tecnico/amministrativo necessario allo sviluppo della proposta
- Dialogare con i Punti di Contatto Nazionali/Regionali dei programmi per ricevere specifici chiarimenti (amministrativi o tecnici) se necessari
- Contattare le Agenzie Nazionali che promuovono la partecipazione ai programmi di Ricerca e Innovazione dell'UE e forniscono servizi di informazione, formazione e assistenza²⁰
- Partecipazione a webinar ed eventi (info-day Europei, nazionali o regionali) dei programmi (per entrare in contatto con altri potenziali partner, acquisire ulteriori informazioni sui bandi)
- Attivare legami/adesione alle differenti reti più pertinenti (Associazioni di Enti locali, reti rilevanti dell'UE²¹, ecc.).

²⁰La Commissione europea mette a disposizione un portale web di assistenza e supporto, che include i dettagli dei Punti di Contatto Nazionali (PCN) per diversi programmi di finanziamento dell'UE:
<https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>

Fornisce inoltre una rete di PCN specificamente incentrata su Horizon Europe:
<https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/>

²¹Esempi di tali reti sono:

le Reti dei Villaggi Intelligenti - <https://www.smart-village-network.eu/>

la Rete POLIS <https://www.polisnetwork.eu/>

Heritage Europe – l'Associazione Europea delle Città e Regioni Storiche - <https://www.historic-towns.org/>

CONCLUSIONI

Questo documento "Guida" (o meglio di orientamento) è stato definito per fornire ai comuni le indicazioni e gli strumenti necessari per sviluppare e implementare iniziative/servizi di mobilità sostenibile, inclusive e integrate nelle aree rurali concentrandosi sulla questione critica dei finanziamenti.

In particolare affronta una barriera significativa ed usuale per i comuni delle aree rurali: la mancanza di risorse e di competenze specifiche per gestire il processo di ottenimento di finanziamenti e contributi per le iniziative di mobilità rurale per i residenti e a supporto del turismo rurale. Queste sfide spesso impediscono alle comunità rurali di realizzare servizi di mobilità che rispondano alle esigenze di spostamento a cui il trasporto di linea convenzionale non riesce a rispondere perché insufficiente o quasi sempre inesistente.

Attraverso un approccio graduale, il documento fornisce ai comuni rurali e agli operatori gli strumenti per navigare nei complessi scenari dei programmi di finanziamento, valutare i requisiti finanziari e preparare proposte di successo o convincenti. Affrontando fasi differenti dall'identificazione delle sfide e delle risorse locali alla definizione delle componenti essenziali del progetto e all'allineamento con i quadri considerazioni normativi europei e nazionali e il relativo mercato, questo documento Guida ha lo scopo anche di promuovere la sostenibilità su lungo termine dei servizi di mobilità nelle aree rurali. Quindi le comunità rurali, basandosi sulla metodologia presentata, possono trasformare le sfide e problematiche relative ai servizi di mobilità in opportunità di crescita e connettività delle proprie aree locali sia per residenti che per i turisti.

Di seguito vengono sintetizzate alcune raccomandazioni di buon senso e alcune conclusioni di rilievo dovute all'elaborazione del documento stesso.

Stabilire obiettivi chiari e realistici

- Indicatori e KPI ben definiti
- Procedure operative concrete
- Sottolineare la visione ampia oltre l'obiettivo del progetto
- Collegamenti ben definiti tra obiettivi specifici e risultati

Iniziative basate sulla comunità

- Approccio botton-up, tenendo conto delle esigenze e delle problematiche presenti nelle comunità rurali
- Coinvolgimento attivo delle comunità locali (ad esempio, forum, club, ecc.), mirato ai differenti gruppi di residenti con background diversi

Approccio multi-stakeholder

- Partnership con i differenti stakeholders interessati, inclusi anche i livelli politici amministrativi locali e leader della comunità
- Garantire la cooperazione tra diversi gruppi target e operatori

Valutazione dei costi

- Garantire requisiti finanziari realistici e completi
- Stima accurate dei costi e budget

Pianificazione efficace

- Valutare nel dettaglio e pianificare tutte le risorse e le attività necessarie (Risorse umane, Competenze tecniche, Competenze mancanti (team multidisciplinari))
- Networking con altre realtà e coinvolgimento di specifici partner se richiesto dal programma
- Cronoprogramma delle attività e delle tempistiche dettagliato ed accurato

Contesti politici ed amministrativi

- Comprendere il quadro politico e le dinamiche amministrative
- Allineare il progetto con i livelli più elevati di governo (Province, Regioni, ecc.) rispetto agli obiettivi ed esigenze locali

CONTATTARE L'UE

Di persona

In tutta l'Unione europea ci sono centinaia di centri di informazione Europe Direct. E' possibile trovare l'indirizzo del centro più vicino a te al link:

https://europa.eu/european-union/contact_en

Per telefono o via email

Europe Direct è un servizio che risponde alle tue domande sull'Unione Europea. Puoi contattare questo servizio:

- tramite numero verde: 00 800 6 7 8 9 10 11 (alcuni operatori potrebbero addebitare costi per queste chiamate),
- al seguente numero standard: +32 22999696, oppure
- via email tramite: https://europa.eu/european-union/contact_en

TROVARE INFORMAZIONI SULL'UNIONE EUROPEA

Online

Le Informazioni sull'Unione europea in tutte le lingue ufficiali dell'UE sono disponibili sul sito web Europa all'indirizzo:

https://europa.eu/european-union/index_en

Pubblicazioni UE

È possibile scaricare o ordinare le pubblicazioni UE gratuite o a pagamento dal seguente link: <https://publications.europa.eu/en/publications> È possibile ottenere più copie di pubblicazioni gratuite contattando Europe Direct o il centro informazioni locale https://europa.eu/european-union/contact_en.

Legislazione UE e documenti correlati

Per accedere alle informazioni legali dell'UE, compresa tutta la legislazione UE dal 1952 in tutte le versioni linguistiche ufficiali, visitare EUR-Lex all'indirizzo:

<http://eur-lex.europa.eu>

Open data dell'UE

Il portale Open Data dell'UE (<http://data.europa.eu/euodp/en>) fornisce l'accesso ai set di dati dell'UE. I dati possono essere scaricati e riutilizzati gratuitamente, sia per scopi commerciali che non commerciali.



Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea

ISBN: 978-92-68-27217-6

doi: 10.2832/1180506