

Piano d'azione integrato

Treviso



URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

Sommario

| | |
|---|-----------|
| A COLPO D'OCCHIO | 3 |
| 1.CONTESTO, BISOGNI, VISIONE | 6 |
| 1.1 Contesto della Città di Treviso e della mobilità | 7 |
| 1.2 Strategie in atto rilevanti | 10 |
| 1.3 La sfida locale | 13 |
| 1.4 Beyond the Urban nel lavoro del Comune di Treviso | 16 |
| 1.5 Identificazione dei problemi con gli stakeholder locali: metodologia di lavoro con il Gruppo Locale URBACT (ULG) | 18 |
| 1.6 Co-creazione di una visione condivisa | 21 |
| 1.7 Principali sfide di integrazione: analisi strategica per migliorare l'approccio integrato a Treviso | 22 |
| 1.8 Azione pilota: pedonalizzazione di Piazza Duomo | 25 |
| 2. LOGICA & APPROCCIO INTEGRATO | 32 |
| 2.1 Obiettivi strategici | 34 |
| 2.2 Area di intervento | 37 |
| 2.3 Informazione, comunicazione e formazione | 38 |
| 2.4 Tabella di sintesi delle azioni suddivisa per Aree di intervento | 39 |
| 3. PIANIFICAZIONE DELLE AZIONI | 47 |
| 4. IMPLEMENTAZIONE | 58 |
| 4.1 Partecipazione e governance | 59 |
| 4.2 Risk Management – gestione dei rischi | 64 |
| 4.3 Conclusioni e punti chiave | 66 |

A colpo d'occhio



A colpo d'occhio

Il piano d'azione integrato (per brevità **IAP**, dall'inglese *Integreted Action Plan*) è stato sviluppato concentrandosi sui quattro ambiti di intervento individuati nel **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** del Comune di Treviso, ritenuti strategici per la città:

- a) Gestione dello spazio urbano**
- b) Trasporto pubblico**
- c) Digitale e tecnologia**
- d) Mobility management aziendale e scolastico**

Questi ambiti di intervento hanno in comune l'importanza della comunicazione con le persone, al fine di: migliorare la consapevolezza delle diverse opportunità di trasporto esistenti, migliorare la comprensione delle scelte di mobilità e consentire alle persone di familiarizzare con servizi innovativi a cui non sono ancora abituate.

L'obiettivo generale è promuovere una cultura della mobilità sostenibile in tutti i segmenti della nostra società — dai bambini agli anziani, dai lavoratori agli studenti, da chi si sposta regolarmente a chi si muove occasionalmente per svago o turismo.

Le aree di intervento sono state ulteriormente tradotte in azioni specifiche, i cui progressi ed effetti possono essere monitorati nel tempo:

A. Riorganizzazione e regolamentazione degli spazi stradali

- accessibilità universale (eliminazione dei dislivelli, percorsi pedonali diretti, rimozione delle barriere, ecc.)
- moderazione del traffico
- ampliamento delle infrastrutture ciclabili
- ampliamento delle ZTL e delle zone 30 km/h

B. Miglioramento del trasporto pubblico

- trasporto pubblico a chiamata
- aree di fermata degli autobus più sicure
- aumento dell'efficienza del trasporto pubblico tramite corsie riservate
- rafforzamento delle opzioni di interscambio

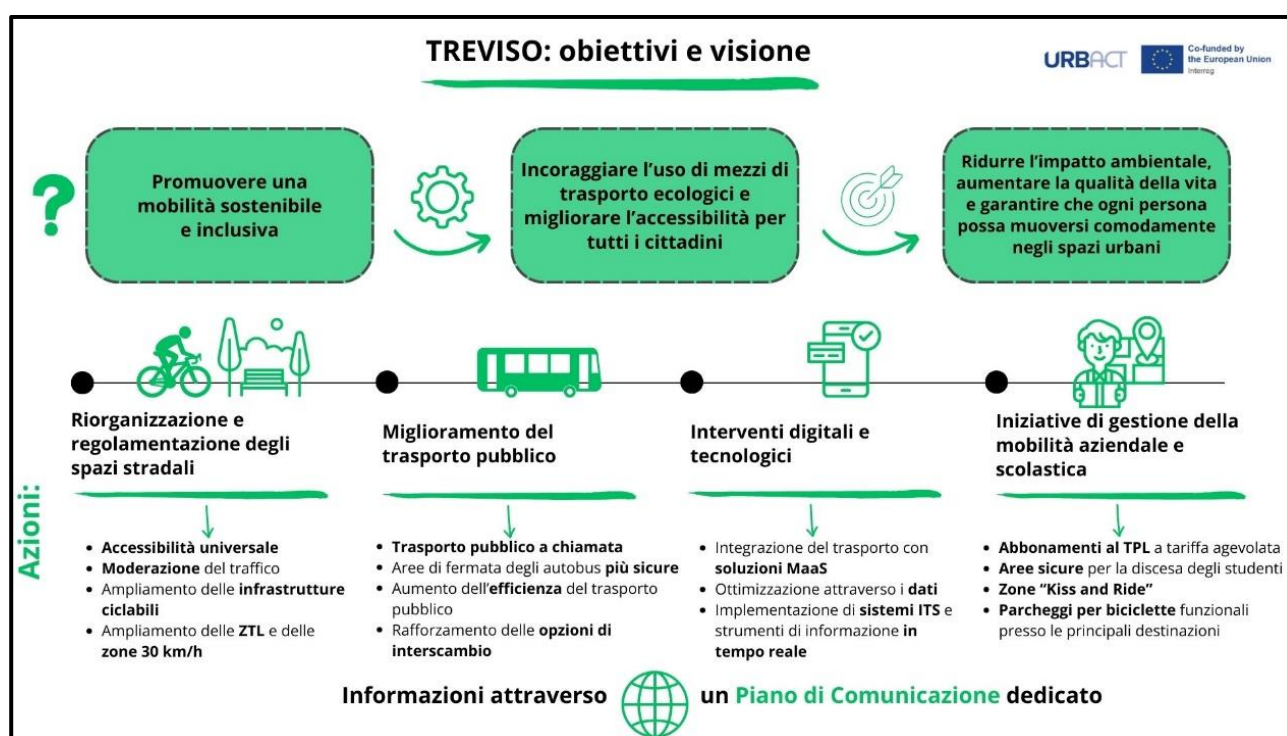
C. Interventi digitali e tecnologici

- integrazione del trasporto con soluzioni MaaS
- ottimizzazione attraverso i dati sulla mobilità
- implementazione di sistemi ITS e strumenti di informazione in tempo reale

D. Iniziative di gestione della mobilità aziendale e scolastica

- abbonamenti al trasporto pubblico a tariffa agevolata
- aree sicure per la discesa degli studenti
- zone "Kiss and Ride" regolamentate
- parcheggi per biciclette funzionali presso le principali destinazioni

Il piano di comunicazione ha quindi il compito **di mettere in evidenza questi quattro ambiti**, affinché le persone possano osservarli da prospettive inaspettate e diverse, scoprendo che in tutti e quattro è possibile individuare opportunità precedentemente ignorate — per semplice abitudine o per mancanza di conoscenza — e acquisendo **la consapevolezza che ogni scelta ha un impatto non solo su noi stessi, ma anche sulla città e, più in generale, sull'ambiente**.



1. Contesto, bisogni, visione



1.1 Contesto della Città di Treviso e della mobilità

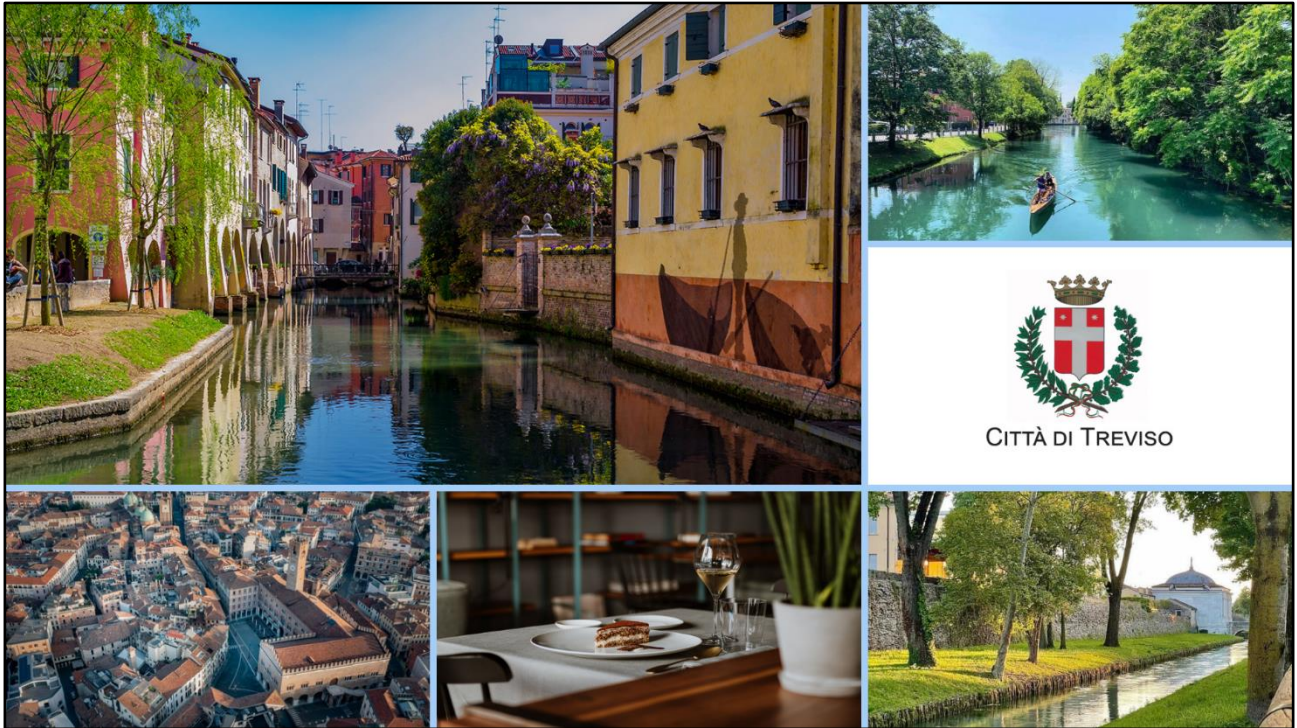


Figura 1. città di Treviso

Quadro demografico

Treviso è una città del nord-est dell'Italia, nella Regione Veneto, capoluogo dell'omonima provincia. Con una popolazione di circa 85.000 abitanti, Treviso è un centro dinamico e svolge un ruolo integrante nell'area metropolitana veneta. La popolazione della città è stabile, caratterizzata da un moderato invecchiamento, con un'età media di circa 45 anni. Sia la migrazione interna sia quella internazionale svolgono un ruolo importante nel mantenere l'equilibrio demografico, contribuendo al carattere multiculturale della città.

Situazione occupazionale ed economica

Treviso gode di un'economia diversificata. Il settore manifatturiero, con una forte presenza delle industrie calzaturiere, tessili e metalmeccaniche, rimane un pilastro dell'occupazione locale. Tuttavia, il settore dei servizi, inclusi i servizi avanzati, il commercio e il turismo, ha acquisito un'importanza crescente, sostenendo il tessuto economico e generando posti di lavoro. Il tasso di disoccupazione si attesta intorno al 5%, con una lieve diminuzione rispetto agli anni precedenti, sebbene permangano segmenti vulnerabili, in particolare i giovani e i lavoratori over 50.

Sfide sociali e disuguaglianze

Nonostante una qualità della vita generalmente elevata, Treviso affronta sfide legate alle disuguaglianze sociali, tipiche e in crescita nelle città italiane ed europee di medie dimensioni, soprattutto quando queste concentrano una ricchezza significativa. L'aumento dei costi abitativi e le difficoltà parziali nell'inclusione delle comunità migranti e delle famiglie a basso reddito rappresentano questioni significative.

Contesto territoriale e sfide ambientali

Situata nel cuore della Pianura Padana, Treviso è strategicamente collegata a Venezia e alle altre città venete tramite un'estesa rete stradale e ferroviaria. Tuttavia, questa centralità comporta sfide significative in termini di traffico e mobilità. Il traffico intenso contribuisce a livelli elevati di inquinamento atmosferico, con concentrazioni di PM10 e NO₂ che superano i limiti UE in diversi periodi dell'anno. Le emissioni di CO₂ derivanti dai trasporti e dall'industria rimangono elevate, nonostante gli sforzi per promuovere la mobilità sostenibile e l'uso di energie rinnovabili.

Mobilità Urbana e infrastrutture

Treviso dispone di una rete di trasporto pubblico articolata, con servizi di autobus urbani e extraurbani gestiti dall'azienda locale. Tuttavia, la congestione del traffico nelle ore di punta rimane un problema. Sebbene il centro storico sia facilmente percorribile a piedi, risulta spesso congestionato a causa dell'elevata presenza di veicoli privati, con una forte domanda di sosta, mentre le aree periferiche sono meno servite dal trasporto pubblico. La città sta investendo in progetti ciclabili e nello sviluppo di servizi di bike sharing per incoraggiare una mobilità più sostenibile.



Figura 2: bike sharing

Qualità dell'aria e sostenibilità ambientale

La qualità dell'aria a Treviso continua a essere una delle principali preoccupazioni ambientali. Come gran parte della Pianura Padana, la città registra frequentemente superamenti dei limiti di PM10 e di altri inquinanti a causa della conformazione orografica dell'area. Le emissioni provengono principalmente dai veicoli privati, dal riscaldamento domestico e dall'industria. Il Comune sta attuando misure per migliorare la qualità dell'aria, tra cui la promozione di fonti energetiche pulite, l'ampliamento degli spazi verdi urbani, la limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti, la sperimentazione di servizi di trasporto pubblico flessibili e la promozione della mobilità sostenibile nelle aziende e nelle scuole.

Altri elementi rilevanti

Una delle principali sfide della città riguarda l'adozione di politiche di mobilità sostenibile e l'efficienza del trasporto pubblico. Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** mira a ridurre l'uso dell'auto privata e ad aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta. La digitalizzazione e il miglioramento del sistema di trasporto pubblico, insieme al potenziamento delle infrastrutture e dei servizi ciclabili, sono priorità per rendere la città più accessibile e sostenibile. In questo contesto, il coinvolgimento attivo di cittadini, scuole e imprese è fondamentale per favorire un cambiamento culturale verso una mobilità più verde e condivisa.



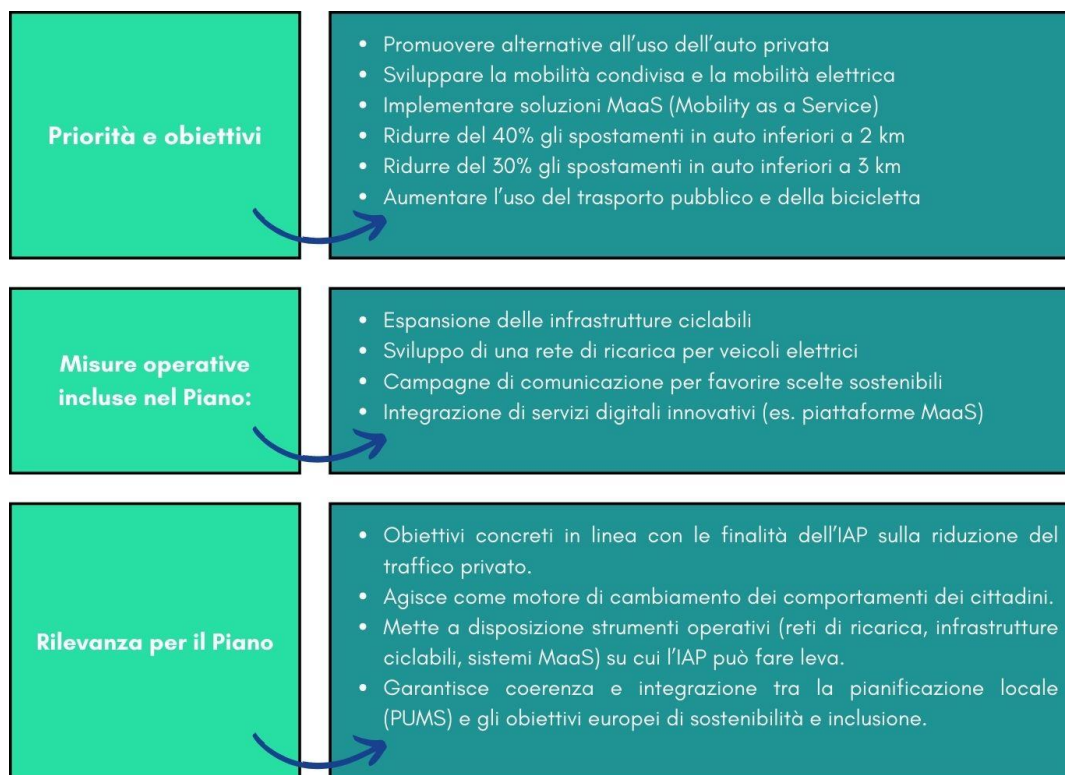
Figura 3: logo del PUMS

1.2 Strategie in atto rilevanti

Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città di Treviso rappresenta la principale strategia locale che orienta le azioni.

Il PUMS sarà uno dei principali “motori del cambiamento” dei comportamenti dei cittadini e potrà essere integrato nelle attività del piano per favorire una città più sostenibile e inclusiva.

È strategico e cruciale, in quanto non solo definisce obiettivi specifici, ma funge anche da strumento operativo per l’attuazione di azioni concrete. Esso stabilisce le linee guida per la mobilità sostenibile a Treviso con un orizzonte temporale al 2030, come segue:



Programmi Operativi Europei rilevanti (FESR e FSE)

Nel contesto della programmazione europea, un ruolo cruciale è svolto dal Programma Operativo Regionale (POR) del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2021–2027. Il POR FESR Veneto sostiene lo sviluppo urbano sostenibile, con un’attenzione particolare alla digitalizzazione, all’efficienza energetica e alla mobilità verde. La città di Treviso, insieme a otto comuni limitrofi, ha beneficiato di 16,4 milioni di euro per l’attuazione di una strategia di sviluppo urbano

sostenibile, che include l'acquisto di autobus elettrici, la sperimentazione di servizi di trasporto a chiamata e l'implementazione di azioni di infomobilità. Questo programma è essenziale per il finanziamento delle azioni previste nel Piano poiché contribuisce al rafforzamento delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità sostenibile.

Il Programma Operativo Regionale del Fondo Sociale Europeo (FSE) 2021-2027 svolge un ruolo chiave, in particolare nelle politiche di inclusione sociale e di coesione territoriale. Il FSE è particolarmente utile per promuovere l'inclusione sociale nelle politiche di mobilità e per la formazione dei cittadini e degli operatori all'uso di nuovi strumenti digitali per la mobilità, oltre che per la sensibilizzazione sui temi ambientali e sociali.

Contesto istituzionale: ruoli e responsabilità

Nel quadro della governance locale, il Comune di Treviso, in collaborazione con i Comuni dell'Area Urbana di Treviso, svolge un ruolo centrale nella pianificazione e nell'attuazione delle politiche di mobilità e sviluppo urbano. Il Comune, attraverso il Servizio Mobilità e il Servizio Finanziamenti Pubblici, detiene la responsabilità principale del coordinamento delle strategie locali con i fondi e le opportunità derivanti dai programmi europei e regionali.

Una figura chiave è il **Mobility Manager d'Area di Treviso**, formalmente istituito nel 2011 all'interno dell'organizzazione comunale. Questo ruolo opera nell'ambito del servizio Mobilità ed è responsabile dello sviluppo e del coordinamento di strategie volte a ridurre l'uso dell'auto privata, in particolare per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. Il Mobility Manager d'Area lavora **a stretto contatto con scuole, aziende e istituzioni pubbliche per promuovere politiche e azioni a favore di modi di spostamento sostenibili** e campagne di sensibilizzazione volte a incoraggiare il cambiamento dei comportamenti.

Il Mobility Manager d'Area è stato direttamente coinvolto nel processo URBACT. Ha contribuito alla definizione degli obiettivi strategici e delle aree di intervento dello IAP, garantendo la coerenza delle azioni della città con le iniziative di mobility management in corso e con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). La sua competenza ha supportato l'integrazione dei principi del mobility management nelle azioni pilota dello IAP, in particolare quelle relative alla mobilità scolastica, alla mobilità aziendale e alle campagne di comunicazione finalizzate alla riduzione della dipendenza dall'auto.

Grazie a questa collaborazione, il ruolo del Mobility Manager d'Area si è ulteriormente consolidato come **ponte operativo permanente tra l'amministrazione comunale, il sistema educativo, le imprese locali e i cittadini**, garantendo la continuità e la sostenibilità a lungo termine delle misure sviluppate nell'ambito del quadro URBACT.

Anche l'azienda di trasporto pubblico locale e le autorità sanitarie locali sono **attori essenziali**. L'azienda di trasporto pubblico svolge un ruolo centrale

nell'attuazione di servizi di mobilità innovativi e digitali, mentre le autorità sanitarie possono contribuire attraverso campagne di sensibilizzazione sulla salute pubblica legate alla mobilità attiva.

A livello regionale, la Regione Veneto sovrintende all'allocazione dei fondi europei, in particolare FESR e FSE, ed è responsabile della valutazione e dell'approvazione delle strategie di sviluppo urbano sostenibile. La Regione può agire come partner chiave per garantire il successo del nostro IAP, poiché il coordinamento con le strategie regionali è essenziale per assicurare il necessario supporto finanziario e politico.

Leve strategiche per il successo del piano d'azione

Nel quadro delle politiche sopra descritte, il piano può fare affidamento su diverse leve strategiche per il raggiungimento dei propri obiettivi.

1. Integrazione tra strategie locali, regionali ed europee

- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) rappresenta il principale quadro di riferimento locale.
- I Programmi Operativi europei (FESR e FSE) offrono opportunità di finanziamento allineate agli obiettivi del PUMS.
- L'integrazione tra queste strategie garantisce sinergie tra risorse finanziarie e linee di indirizzo politico, accelerando lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e servizi di mobilità digitale

2. Coinvolgimento degli attori locali attraverso l'ULG

- La partecipazione attiva di cittadini, associazioni e stakeholder locali assicura un processo decisionale inclusivo.
- Un approccio collaborativo sostiene la co-creazione di soluzioni innovative.
- Lo scambio di buone pratiche con altre città europee, facilitato dalla rete URBACT, rafforza l'apprendimento reciproco e lo sviluppo delle capacità locali.

3. Innovazione digitale e tecnologie per la mobilità

- L'adozione del MaaS (Mobility as a Service) consente la modulazione e l'integrazione dell'offerta di trasporto.
- La promozione dell'intermodalità riduce la dipendenza dall'auto privata.
- I programmi europei e regionali supportano la sperimentazione e l'implementazione di soluzioni digitali, favorendo cambiamenti di lungo periodo nelle abitudini di mobilità dei cittadini.

1.3 La sfida locale

Focus del Piano d'Azione Integrato sulla comunicazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Treviso rappresenta un'iniziativa strategica fondamentale per affrontare le sfide della mobilità della città, con l'obiettivo di realizzare una rete di trasporto funzionalmente integrata che risponda alle esigenze dei cittadini nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

La sfida che il gruppo di lavoro di Treviso deve affrontare risiede principalmente sulla creazione di un gruppo di lavoro efficace, dedicato alla comunicazione e alla diffusione di messaggi chiave sulla mobilità sostenibile e sulle innovazioni del PUMS.

Descrizione della sfida

La crescente urbanizzazione, unita alla necessità di migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, evidenzia l'urgenza di sviluppare una mobilità collettiva sostenibile. Treviso affronta sfide significative:

- **Efficienza del trasporto:** l'efficienza dei sistemi di trasporto necessita di miglioramenti, garantendo l'intermodalità tra i servizi ferroviari, il Trasporto Pubblico Locale (TPL) urbano e interurbano e le opzioni di mobilità condivisa. Ciò implica assicurare spostamenti continui con tempi e modalità sostenibili e competitivi per gli utenti.
- **Rinnovo del parco mezzi:** la sostituzione dei veicoli diesel con autobus a gas ed elettrici è fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e per il miglioramento della qualità dell'aria.
- **Promozione della mobilità sostenibile:** è necessario incentivare l'uso del trasporto pubblico e dei mezzi ecologici, insieme a politiche di gestione della domanda, attraverso azioni mirate alla sensibilizzazione e alla comunicazione.

Focus del Piano d'azione integrato

Il piano mira a sviluppare un approccio strutturato alla comunicazione del PUMS, concentrandosi su:

- **Mobility as a Service (MaaS):** promozione di un modello di mobilità integrata che consenta l'accesso a diversi servizi di trasporto tramite piattaforme online. L'implementazione di sistemi digitali che colleghino i vari operatori di trasporto costituirà un elemento centrale del piano.

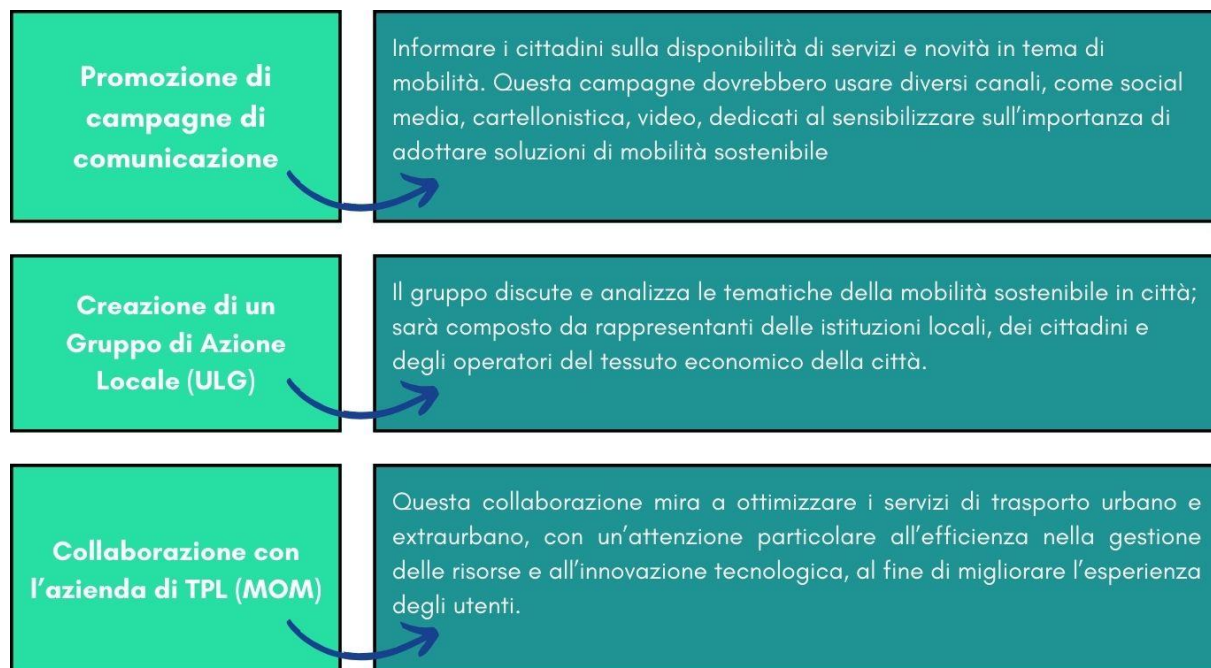
- **Intermodalità:** azioni volte a facilitare passaggi fluidi tra diverse modalità di trasporto, rendendo più semplice per i cittadini l'utilizzo del trasporto pubblico e delle alternative sostenibili, riducendo così l'uso dei veicoli privati.



Figura 4: servizi a domanda durante un evento

Risorse per il Piano

Per garantire il successo di questa iniziativa, Treviso intende:



Procedere dagli obiettivi generali alle potenziali azioni, come segue:

| Obiettivi generali | Potenziali AZIONI |
|---|--|
| Migliorare l'efficienza del sistema di trasporto | <ul style="list-style-type: none"> • Ottimizzare le linee del trasporto pubblico per ridurre i tempi di attesa e di percorrenza. • Integrare i servizi ferroviari con il trasporto pubblico locale (TPL). |
| Promuovere la mobilità sostenibile | <ul style="list-style-type: none"> • Sviluppare campagne di sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile. • Incentivare l'uso di modalità di trasporto alternative, come la bicicletta e il car sharing. • Sviluppare servizi dedicati alla ciclabilità (ad es. parcheggi protetti, punti pit stop). |
| Rinnovare la flotta del trasporto pubblico | <ul style="list-style-type: none"> • Sostituire i veicoli diesel con mezzi elettrici o alimentati a metano. • Attuare un piano di investimenti per l'acquisto di nuovi autobus ecologici |
| Incentivare l'intermodalità | <ul style="list-style-type: none"> • Creare hub di interscambio tra diverse modalità di trasporto • Implementare piattaforme digitali per pianificare i viaggi multimodali. |
| Incrementare l'uso del trasporto pubblico | <ul style="list-style-type: none"> • Ridefinire i sistemi tariffari per incentivare l'utilizzo del TPL, in particolare da parte dei lavoratori. • Introdurre la mobilità a chiamata, promuovere il trasporto on demand. • Utilizzare i dati per monitorare e ottimizzare i servizi, fornendo informazioni in tempo reale a supporto della pianificazione degli spostamenti. |
| Accrescere la consapevolezza dei cittadini sulla mobilità | <ul style="list-style-type: none"> • Avviare una campagna informativa sui benefici della mobilità sostenibile. • Utilizzare i social media e i canali di comunicazione tradizionali per raggiungere un pubblico ampio; le scuole sono canale privilegiato di comunicazione per incoraggiare le famiglie ad adottare approcci di mobilità attiva. |
| Ridurre le emissioni di CO₂ e migliorare la qualità dell'aria | <ul style="list-style-type: none"> • Definire obiettivi di riduzione delle emissioni e monitorarne i progressi. • Implementare misure per ridurre il traffico nelle aree con elevate concentrazioni di inquinamento. |
| Coinvolgere la comunità | <ul style="list-style-type: none"> • Creare un gruppo di Azione Locale per la mobilità sostenibile. • Coinvolgere le scuole di ogni ordine e grado nell'integrazione di progetti di mobilità sostenibile nei piani educativi. |
| Esperienza di utilizzo dell'utente | <ul style="list-style-type: none"> • Implementare sistemi di informazione in tempo reale per gli utenti. • Creare le condizioni per lo sviluppo di applicazioni che consentano la pianificazione dei viaggi, i pagamenti e le prenotazioni. |

1.4 Beyond the Urban nel lavoro del Comune di Treviso

Introduzione

Il successo del Piano d'Azione Integrato non dipende solo da una chiara direzione strategica, ma anche dalla capacità della Città di Treviso di integrare le proprie strutture organizzative e pratiche esistenti. I servizi Mobilità e Finanziamenti Pubblici rappresentano due pilastri complementari: il primo garantisce competenze tecniche e la gestione operativa delle politiche della mobilità, mentre il secondo assicura l'allineamento con le priorità europee e l'accesso alle opportunità di finanziamento. La loro collaborazione, rafforzata dall'impegno politico, fornisce una solida base per le iniziative di mobilità sostenibile.

Attraverso il coinvolgimento di stakeholder locali, associazioni e cittadini, l'ULG contribuisce a tradurre strategie tecniche e politiche in azioni partecipative e co-progettate.

Allo stesso tempo, **il Gruppo Locale URBACT (ULG)** funge da ponte tra queste pratiche istituzionali e la comunità più ampia.

Questa interazione favorisce una cultura di collaborazione orizzontale, superando le logiche di compartimentazione tra i settori e garantendo che l'innovazione e le buone pratiche vengano integrate nei processi di governance della città. In questo modo, il rapporto tra le pratiche municipali consolidate e l'approccio partecipativo dell'ULG diventa un fattore chiave per il successo e la sostenibilità a lungo termine del piano.

Servizio Mobilità

È responsabile della pianificazione e della gestione dei servizi di mobilità della città con particolare riferimento al trasporto pubblico e alla mobilità sostenibile. Questo ufficio dispone di una struttura ben consolidata e di una vasta esperienza nel settore, avendo implementato con successo diversi progetti volti a migliorare l'efficienza dei trasporti. Il team del Servizio si occupa di tutti gli aspetti della pianificazione della mobilità urbana: gestione del traffico, sosta, trasporto pubblico, sicurezza stradale, mobilità ciclabile e pedonale, mobilità sharing, ITS, monitoraggio e analisi dei dati sul traffico, mobility management aziendale e scolastico, nonché dello sviluppo di campagne di comunicazione e sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile.

Servizio Politiche Comunitarie/Finanziamenti Pubblici

Svolge un ruolo cruciale nell'allineamento delle politiche e delle strategie locali con le iniziative europee. Questo ufficio ha acquisito una significativa esperienza nella gestione dei fondi europei e nell'attuazione di progetti complessi, facilitando il dialogo tra il Comune e le istituzioni europee. Il personale del Servizio Finanziamenti Pubblici è composto da esperti nella progettazione e gestione dei progetti, in grado di orientarsi nel contesto burocratico europeo e di garantire che le attività locali siano coerenti con le politiche europee.

Collaborazione e supporto politico

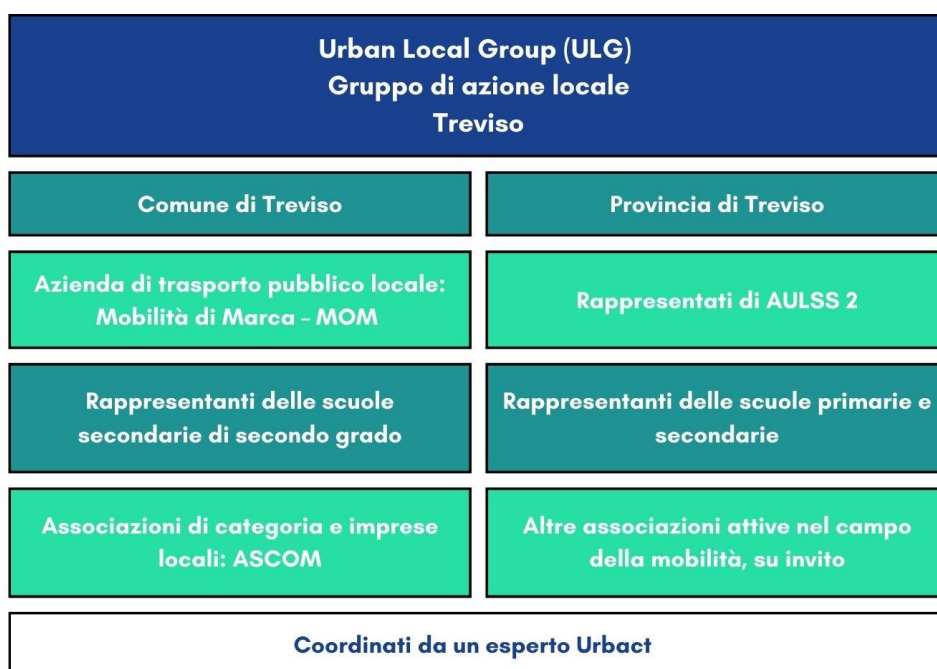
Il progetto beneficia inoltre del sostegno attivo del Sindaco e di diversi assessori, in particolare nei settori della mobilità, della sostenibilità e dei progetti di comunità. Questa rete di supporto politico è essenziale per garantire che le strategie di mobilità sostenibile siano allineate alle priorità politiche della città. Tuttavia, è importante sottolineare che le risorse interne dedicate a questo progetto risultano in parte limitate.

La struttura organizzativa del Comune di Treviso, pur essendo efficace sotto molti aspetti, presenta criticità legate alla compartimentazione dei vari uffici. L'approccio orizzontale e partecipativo, essenziale per il successo di progetti complessi come URBACT, richiede una maggiore familiarità. È pertanto necessario un processo continuo di coinvolgimento e formazione per integrare i diversi uffici e promuovere una cultura della collaborazione.

1.5 Identificazione dei problemi con gli stakeholder locali: metodologia di lavoro con il Gruppo Locale URBACT (ULG)

Risorse umane impiegate

Il Gruppo Locale URBACT (ULG, dalla versione inglese *Urban Local Group*) di Treviso è un gruppo di azione locale coordinato da un team di esperti dei Servizi mobilità e Finanziamenti pubblici. Questi uffici dispongono di una struttura consolidata e di competenze approfondite, anche alla luce della recente vittoria del GreenLeaf Award 2025. Il gruppo include inoltre rappresentanti di diverse categorie, quali associazioni locali, aziende di trasporto pubblico (come MOM), istituzioni educative e sanitarie (ULSS 2) e membri della comunità. Questa composizione eterogenea garantisce una rappresentanza ampia e articolata degli interessi e delle competenze della comunità.



Metodi e strumenti

La nostra metodologia segue un approccio integrato e innovativo, in linea con le linee guida URBACT. Utilizziamo strumenti specifici della URBACT Toolbox per facilitare un coinvolgimento efficace degli stakeholder e la gestione del progetto. Tali strumenti includono:

- **Mappatura degli stakeholder:** questo strumento aiuta a visualizzare e comprendere le relazioni e le interazioni tra i diversi stakeholder, garantendo che tutte le voci siano ascoltate e considerate.
- **Matrici sull'influenza/importanza degli stakeholder:** questa matrice consente di identificare e prioritizzare gli stakeholder in base alla loro

influenza e importanza per il progetto, facilitando l'allocazione delle risorse e dell'attenzione.

- **Analisi degli stakeholder:** analisi dettagliata degli interessi, dei bisogni e dei potenziali contributi di ciascuno stakeholder, promuovendo strategie di coinvolgimento più mirate.

Punti chiave

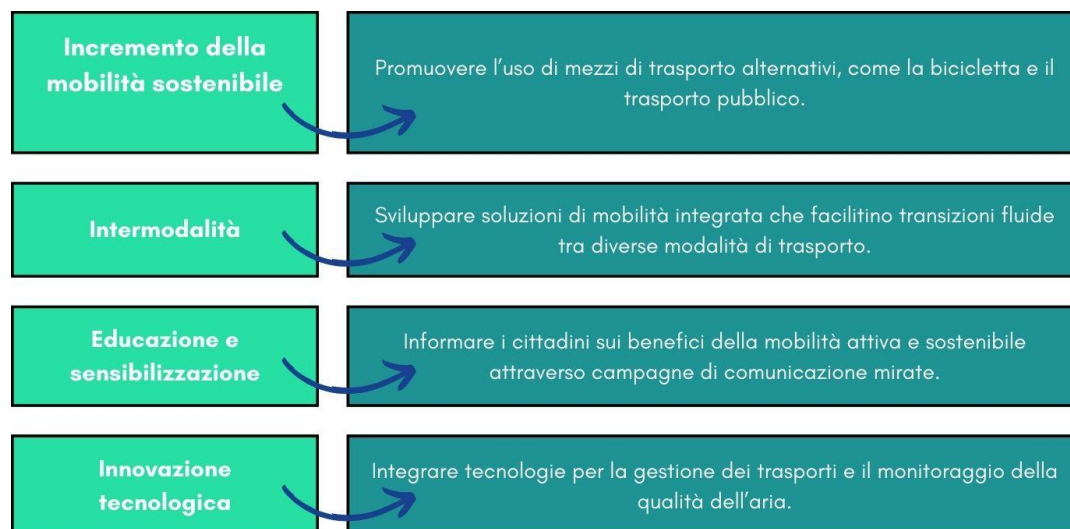
- **Partecipazione agli incontri:** le riunioni dell'ULG hanno registrato un livello di partecipazione buono, con un coinvolgimento attivo di tutti i membri. Ciò riflette un forte interesse e impegno della comunità nei confronti del progetto. Tuttavia, alcuni stakeholder potrebbero non mantenere sempre lo stesso livello di motivazione, rendendo complesso il loro coinvolgimento nel lungo periodo.
- **Rappresentanza diversificata:** l'ULG include rappresentanti di enti istituzionali e associazioni locali, arricchendo le prospettive del gruppo e rafforzandone la capacità di affrontare i diversi aspetti del progetto.
- **Approccio innovativo e inclusivo:** seguendo le metodologie URBACT raccomandate e utilizzando strumenti specifici, è stato adottato un approccio strutturato ed efficace al coinvolgimento degli stakeholder, garantendo che il progetto sia inclusivo, ben coordinato e rispondente ai bisogni della comunità.

Sfide e soluzioni individuate

| Sfide | Soluzioni individuate |
|---|---|
| Compartimentazione interna dei diversi uffici all'interno del Comune di Treviso. | Si intende avviare momenti di lavoro e confronto volti a promuovere una nuova cultura della co-partecipazione, al fine di favorire collaborazioni interne e migliorare la comunicazione tra i diversi settori. |
| Risorse limitate Risorse umane limitate dedicate al progetto. | È stato definito un piano di lavoro chiaro e sono stati assegnati compiti specifici a ciascun membro del team, ottimizzando così l'uso delle risorse disponibili e facendo leva sulle competenze degli uffici interni. |
| Resistenza al cambiamento | Una parte della comunità potrebbe mostrare resistenze nei confronti dei nuovi modelli di mobilità. Per affrontare questa criticità, sono previste campagne di sensibilizzazione mirate che mettano in evidenza i benefici della mobilità sostenibile, utilizzando sia canali tradizionali sia digitali per raggiungere un pubblico più ampio. |

Priorità locali con analisi SWOT

Le priorità locali identificate durante il lavoro con l'ULG di Treviso si concentrano principalmente sulla promozione della mobilità sostenibile e sull'integrazione dei servizi di trasporto. Tali priorità includono:



Questo ci permette di sviluppare un'analisi SWOT, che include tutte le analisi condotte finora sulla mobilità a Treviso:

| PUNTI DI FORZA (STRENGTHS) | DEBOLEZZE (WEAKNESSES) |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Rete di trasporto pubblico ben consolidata e sviluppata • Forte supporto politico e istituzionale per le iniziative di sostenibilità • Opportunità di integrazione con il PUMS • Presenza di un'ampia gamma di stakeholder con cui collaborare | <ul style="list-style-type: none"> • Ampio accesso alla città in auto, con percezione negativa del trasporto pubblico (attualmente utilizzato principalmente da chi non ha altre alternative) • Risorse finanziarie e umane limitate per l'implementazione del progetto • Resistenza dei cittadini ad adottare nuovi modelli di mobilità • Compartimentazione degli uffici comunali, che ostacola la cooperazione |
| OPPORTUNITÀ (OPPORTUNITIES) | MINACCE (THREATS) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di fondi UE per progetti sostenibili • Crescente interesse pubblico verso tematiche ambientali e di sostenibilità • Innovazioni tecnologiche nel settore della mobilità • Collaborare con altre città attraverso la rete URBACT | <ul style="list-style-type: none"> • Volontà dei cittadini a modificare le abitudini di trasporto • Incertezze economiche che potrebbero influenzare i finanziamenti • Cambiamenti nelle politiche nazionali ed europee che potrebbero influire sul supporto |

1.6 Co-creazione di una visione condivisa

Visione condivisa con il Gruppo Locale URBACT (ULG)

La visione comune sviluppata con il nostro Gruppo Locale URBACT (ULG) per la città di Treviso si basa sul miglioramento della qualità della vita della città in termini di accessibilità, qualità ambientale, spazi urbani e sicurezza stradale.

L'obiettivo è trasformare Treviso in un modello di mobilità sostenibile e intermodale, capace di rispondere ai bisogni dei cittadini e di affrontare le sfide ambientali contemporanee.

Questa visione si articola attorno ai seguenti punti chiave:

1. **Mobilità sostenibile per tutti**

Puntiamo a creare un sistema di trasporto che promuova l'uso di modalità ecologiche, come biciclette, trasporto pubblico e veicoli elettrici, comprese le soluzioni condivise, rendendole accessibili e attrattive per ogni cittadino. Vogliamo garantire che la mobilità sostenibile diventi non solo un'opzione, ma la scelta preferita per spostarsi in città.

2. **Integrazione dei servizi di mobilità**

La nostra visione comprende l'integrazione senza soluzione di continuità delle varie opzioni di trasporto disponibili. Implementeremo soluzioni di *Mobility as a Service* (MaaS), facilitando la pianificazione e l'uso di più modalità di trasporto tramite un'unica piattaforma digitale. Questa integrazione è pensata per semplificare gli spostamenti quotidiani dei cittadini e promuovere un uso più strategico e consapevole delle risorse.

3. **Coinvolgimento attivo della comunità**

Crediamo fermamente nell'importanza della partecipazione attiva della comunità nella progettazione, sperimentazione e implementazione delle politiche di mobilità. La nostra visione prevede l'organizzazione di campagne di sensibilizzazione ed eventi che promuovano modi di spostarsi sostenibili, favorendo un dialogo costante tra amministrazione e cittadini.

4. **Innovazione e tecnologia**

L'innovazione sarà al centro della nostra strategia. Intendiamo utilizzare tecnologie intelligenti per monitorare e migliorare i servizi di trasporto,

raccogliere dati utili e ottimizzare l'esperienza degli utenti. Ciò include l'implementazione di sistemi di trasporto intelligenti e l'uso di app di mobilità che forniscano informazioni in tempo reale.

5. Città più verde e più sana

La nostra visione mira a ridurre l'inquinamento atmosferico e il traffico veicolare, contribuendo a una migliore qualità dell'aria e rendendo Treviso un luogo più salutare in cui vivere. Vogliamo che la città sia goduta da tutti, riducendo lo spazio dedicato ai veicoli a motore e restituendolo alle persone, con spazi pubblici più vivibili e aree verdi accessibili.

6. Sostenibilità economica

Infine, la nostra visione si estende alla sostenibilità economica. Puntiamo a sviluppare un sistema di mobilità che non solo riduca l'impatto ambientale, ma sia anche vantaggioso economicamente, supportando la crescita delle imprese locali e promuovendo investimenti in infrastrutture verdi.

1.7 Principali sfide di integrazione: Analisi strategica per migliorare l'approccio integrato a Treviso

Analisi degli attuali livelli di integrazione

Treviso affronta attualmente diverse sfide legate all'integrazione dei vari sistemi di mobilità e dei servizi associati. Gli aspetti chiave dell'analisi includono:

- **Sistemi di trasporto non coordinati:** Sebbene esistano diverse modalità di trasporto (autobus, treni, biciclette), queste non sono ancora pienamente integrate. La mancanza di collegamenti tra i diversi sistemi ostacola l'efficienza e l'utilizzo del trasporto pubblico. Attualmente, le informazioni sui vari servizi di trasporto non sono consolidate in un'unica piattaforma, rendendo difficile per gli utenti pianificare efficacemente i propri spostamenti.
- **Barriere alla mobilità intermodale:** Nonostante l'intenzione di promuovere l'intermodalità, permangono limiti nella creazione di nodi di interscambio ben progettati e nella fornitura di informazioni sulle connessioni. Un'infrastruttura fisica inadeguata (come parcheggi per biciclette o fermate del trasporto pubblico) contribuisce a questo problema.
- **Bassa consapevolezza dei servizi disponibili:** Molti cittadini non sono a conoscenza delle opzioni di trasporto disponibili o non comprendono come utilizzarle. La comunicazione sui servizi di mobilità e la promozione delle iniziative di mobilità sostenibile risultano attualmente insufficienti.

Approccio attuale ai temi trasversali di URBACT

L'approccio di Treviso ai temi trasversali di URBACT, quali genere, digitalizzazione e sostenibilità ambientale, presenta sia punti di forza sia ambiti di miglioramento.

1. Genere

Attualmente, la considerazione delle questioni di genere nella pianificazione della mobilità è limitata. Non sono disponibili dati specifici sull'argomento, sebbene siano state implementate alcune politiche per garantire che le esigenze di mobilità delle donne e di altri gruppi vulnerabili siano adeguatamente affrontate. È necessario sviluppare strategie che tengano conto delle diverse esigenze dei vari gruppi demografici, come famiglie, anziani e persone con disabilità.

2. Digitalizzazione

Sebbene Treviso stia compiendo progressi nella digitalizzazione dei servizi di trasporto, l'integrazione delle tecnologie digitali tra i diversi sistemi è ancora in una fase iniziale. L'implementazione di sistemi MaaS (*Mobility as a Service*) potrebbe facilitare una migliore pianificazione degli spostamenti e fornire informazioni in tempo reale agli utenti. Considerata l'età media avanzata della popolazione, è necessario garantire l'accesso alle piattaforme digitali a tutti i cittadini, inclusi coloro che hanno minore familiarità con la tecnologia.

3. Sostenibilità ambientale

L'impegno verso la sostenibilità è evidente nella recente introduzione di autobus elettrici e nella promozione della mobilità ciclabile. Tuttavia, è necessaria una visione più olistica che integri tutti gli aspetti della mobilità sostenibile, come la riduzione delle emissioni di CO₂ e il miglioramento della qualità dell'aria. La creazione di spazi verdi e di infrastrutture per la mobilità dolce deve essere ulteriormente incentivata.

Punti chiave per migliorare l'integrazione

A partire da quanto analizzato in precedenza, è possibile dunque sottolineare come alcuni punti strategici richiedano una maggiore attenzione per migliorare l'approccio integrato. Di seguito una tabella sintesi che propone possibili migliorie per ogni elemento strategico di integrazione.

| | |
|--|---|
| Integrazione dei servizi di trasporto | Sviluppare una piattaforma unificata per la pianificazione degli spostamenti che integri tutte le modalità di trasporto disponibili, fornendo informazioni in tempo reale. |
| Sensibilizzazione e comunicazione | Attuare campagne di comunicazione mirate per informare i cittadini sui servizi di mobilità e promuovere comportamenti di mobilità sostenibile, utilizzando i social media e materiali visivi nei nodi di trasporto. |
| Analisi di genere nella mobilità | Condurre studi per raccogliere dati sui bisogni di mobilità delle donne e dei gruppi vulnerabili, al fine di integrare tali informazioni nella pianificazione dei servizi. |
| Sviluppo della digitalizzazione | Investire in tecnologie digitali che migliorino l'esperienza dell'utente e facilitino l'accesso ai servizi di mobilità. |
| Sostenibilità ambientale | Promuovere ulteriormente l'uso di modalità di trasporto a basse emissioni e incentivare pratiche di mobilità sostenibile tra i cittadini. |

1.8 Azione pilota: Pedonalizzazione di Piazza Duomo

Nell'ambito del progetto Beyond the Urban, è stata progettata un'azione pilota per valutare l'impatto dell'estensione della pedonalizzazione di Piazza Duomo, area centrale e simbolica di Treviso attualmente utilizzata come parcheggio. L'iniziativa ha avuto l'obiettivo di coinvolgere la comunità e raccogliere feedback utili a migliorare le politiche di mobilità sostenibile delineate nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.



Figura 5: poster dell'evento

Obiettivi dell'azione pilota

L'azione pilota mirava a:

1. **Valutare l'impatto della pedonalizzazione:** analizzare come le restrizioni al traffico in Piazza Duomo incidano sulla mobilità, sull'accessibilità e sulla qualità della vita nell'area, evidenziando come l'ambiente urbano possa migliorare attraverso la rimozione delle auto e la creazione di opportunità di interazione sociale.
2. **Promuovere la mobilità sostenibile:** aumentare la consapevolezza dei cittadini sui benefici della mobilità pedonale e sostenibile, incoraggiando un cambiamento di mentalità rispetto all'uso dell'automobile.
3. **Coinvolgere gli stakeholder:** creare un evento che favorisca la partecipazione attiva della comunità e dei diversi portatori di interesse, raccogliendo idee e suggerimenti per il PUMS.

Dettagli dell'evento

Durata: L'evento è stato temporaneo; durante il suo svolgimento Piazza Duomo è stata chiusa al traffico veicolare.



Figura 6: durante l'evento

Attività proposte

- **Laboratori per bambini e giovani:** Allestimento di un percorso per bambini piccoli per provare le "balance bike"; laboratorio di biciclette gestito da una cooperativa che lavora con persone con disabilità, per insegnare ai giovani a riparare la propria bici; brevi corsi di guida sicura in

bicicletta per bambini; laboratorio di urbanistica per bambini, finalizzato alla progettazione della propria città.



Figura 7: workshop e corsi di guida

- **Punti informativi:** Stand gestiti da diversi stakeholder, nei quali i cittadini potevano informarsi sui servizi di mobilità e sulle iniziative per una città sostenibile. Gli stand offrivano inoltre materiali informativi sul **PUMS** e sui benefici per la salute della mobilità attiva.

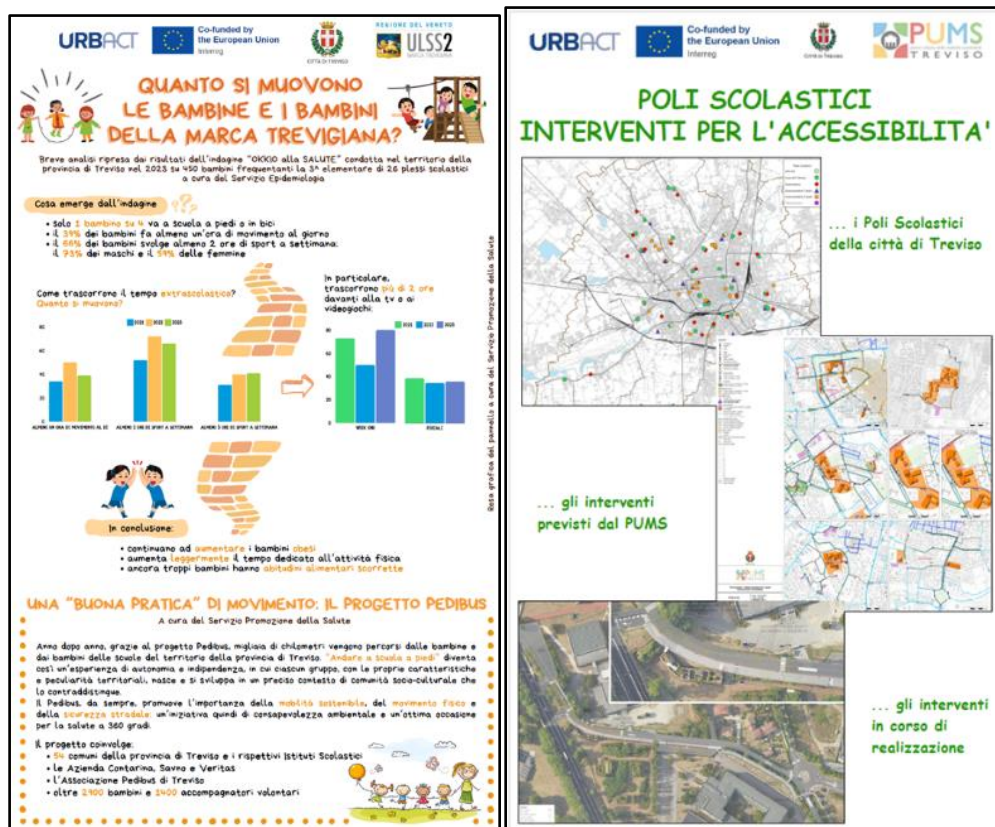


Figura 8: stand informativi

- **Questionari e raccolta di feedback:** I membri dell'Urban Local Group erano presenti per somministrare questionari e raccogliere feedback dai cittadini. Questo strumento ha consentito di ottenere opinioni dirette sulla pedonalizzazione e sui bisogni di mobilità della comunità.



Figura 9: sondaggi

- **Workshop e sessioni di brainstorming:** Attività in cui i cittadini hanno potuto presentare idee e suggerimenti per migliorare il sistema della mobilità, favorendo un confronto aperto e collaborativo.



Figura 10: attività di pianificazione urbana

Coinvolgimento degli stakeholder

L'azione pilota è stata supportata da diversi stakeholder locali, tra cui:

- **Servizio Mobilità del Comune di Treviso:** responsabile della pianificazione e dell'attuazione delle politiche di mobilità.
- **ULSS 2:** autorità sanitaria locale.
- **MOM (Mobilità di Marca):** ente gestore dei servizi di trasporto pubblico in città.
- **Associazioni locali e organizzazioni della società civile:** inclusi gruppi di cittadini, associazioni culturali e sportive, portatrici di una prospettiva comunitaria.

Risultati

L'azione pilota ha fornito dati utili per:

- **Valutare la pedonalizzazione con elementi di urbanismo tattico e tecniche di placemaking:** Misurare come i cittadini percepiscono l'idea di una Piazza Duomo interamente pedonale e il suo impatto sulla vita quotidiana.
- **Raccogliere suggerimenti per l'attuazione del PUMS:** Le idee e le proposte emerse durante l'evento contribuiranno alla definizione di strategie più efficaci per la mobilità sostenibile.
- **Costruzione della comunità:** Rafforzare il legame tra cittadini e istituzioni attraverso un evento partecipativo che promuove collaborazione e dialogo.



Figura 11: giorno normale e giorno dell'evento

La sperimentazione della pedonalizzazione di Piazza Duomo non mirava solo a migliorare la mobilità sostenibile, ma ha anche integrato i temi trasversali dell'inclusività, della digitalizzazione e della sostenibilità ambientale (focus green).

Di seguito è illustrato come ciascuna dimensione sia stata integrata nel progetto.

Genere

Inclusività: L'evento è stato progettato per essere accessibile a tutti i membri della comunità, indipendentemente dal genere. Attività, spazi e servizi sono stati pensati per coinvolgere donne e uomini, bambini, giovani, anziani, persone abili e persone con disabilità.

Sicurezza e comfort: La pedonalizzazione ha offerto un ambiente più sicuro e piacevole per tutte le persone, riducendo il rischio di incidenti stradali. Questo aspetto è particolarmente rilevante per donne e bambini, più vulnerabili nelle aree ad alta intensità di traffico.

Digitalizzazione

Tecnologie di monitoraggio: Sono stati utilizzati strumenti per raccogliere dati in tempo reale sulla partecipazione e sul livello di soddisfazione dei cittadini durante l'evento, consentendo una gestione più efficiente e una valutazione più accurata delle preferenze della comunità.

Informazione e comunicazione: L'evento è stato promosso attraverso canali digitali, come social media e piattaforme online, raggiungendo un pubblico più ampio e facilitando la partecipazione. Inoltre, i punti informativi hanno utilizzato tecnologie digitali per fornire informazioni in tempo reale sui servizi di mobilità.

Feedback digitale: I cittadini sono stati incoraggiati a condividere le proprie opinioni tramite questionari online, facilitando un processo di raccolta dati rapido ed efficace, facilmente analizzabile.

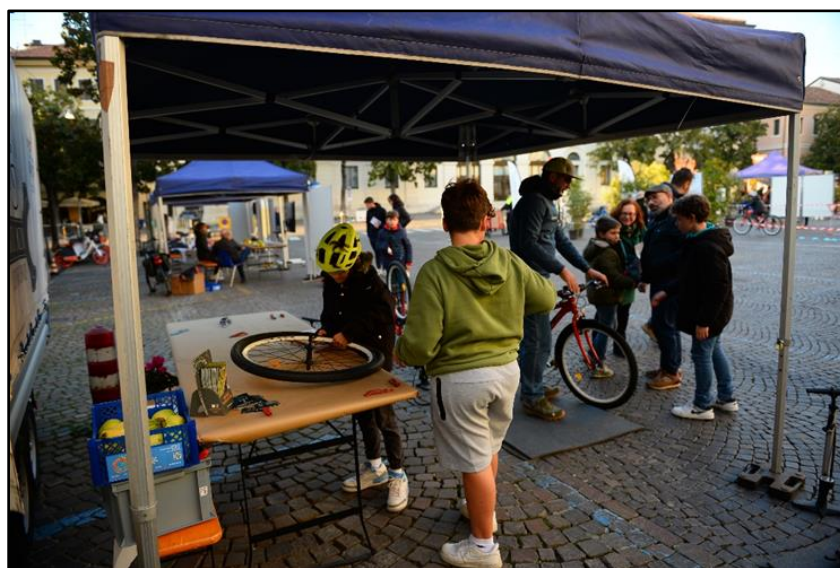


Figura 12: workshop di riparazione bici durante l'evento

Focus "green"

Sostenibilità ambientale: La pedonalizzazione di Piazza Duomo ha rappresentato un passo significativo verso la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, il miglioramento della qualità dell'aria e una maggiore vivibilità dell'ambiente urbano. Ciò è particolarmente rilevante in un contesto in cui la sostenibilità è centrale nelle politiche pubbliche.

Promozione della mobilità alternativa: L'evento ha mirato a sensibilizzare sull'importanza dell'utilizzo di opzioni di trasporto sostenibili, come la bicicletta e il trasporto pubblico. Attraverso attività coinvolgenti e ludiche, si è voluto incoraggiare un cambiamento dei comportamenti verso scelte di mobilità più ecologiche.

Espressione della comunità green: Attraverso la partecipazione di associazioni ambientaliste e attività legate alla sostenibilità, l'evento ha inteso educare i cittadini sull'importanza della tutela ambientale e promuovere uno stile di vita sostenibile.

2. Logica & approccio integrato



Questa sezione delinea il quadro strategico di Treviso per la promozione di una mobilità sostenibile e inclusiva. Descrive ciò che la città intende raggiungere (obiettivi strategici) e come tali ambizioni verranno tradotte in azioni concrete (aree di intervento).

Gli **obiettivi strategici** rappresentano i traguardi di lungo periodo e i principi guida della città per migliorare la mobilità, l'accessibilità e la qualità ambientale. Essi esprimono la visione e la direzione che Treviso intende seguire, ad esempio riducendo l'uso dell'auto privata, migliorando l'efficienza del trasporto pubblico, aumentando la qualità dell'aria e garantendo che tutte le persone possano muoversi in modo sicuro e confortevole all'interno della città. Questi obiettivi costituiscono la base concettuale e fungono da riferimento per i processi decisionali e di definizione delle priorità e derivano dal **PUMS** di Treviso.

Le **aree di intervento**, invece, individuano gli ambiti operativi in cui la città agirà per conseguire tali obiettivi. Esse traducono la strategia in pratica attraverso attività specifiche e concrete, come la riprogettazione degli spazi stradali, il potenziamento del trasporto pubblico, l'implementazione di strumenti digitali come la Mobility as a Service (MaaS) e il sostegno a iniziative di mobilità scolastica e aziendale. Ogni area raggruppa un insieme coerente di misure operative che contribuiscono a uno o più obiettivi strategici.

L'**Urban Local Group (ULG)** ha svolto un ruolo rilevante nella definizione delle aree di intervento. Attraverso workshop e sessioni partecipative, gli stakeholder locali – inclusi i settori comunali, le scuole, il settore sanitario locale e le associazioni – hanno contribuito a individuare le priorità, co-progettare le azioni e garantire che le misure proposte riflettessero i bisogni e le aspirazioni della comunità. Questo processo collaborativo, nato con il **PUMS** di Treviso e proseguito nell'ambito di questo progetto, ha rafforzato il legame tra pianificazione strategica e attuazione locale, rendendo l'IAP non solo uno strumento tecnico, ma anche una roadmap condivisa per la transizione della città verso un futuro più sostenibile, accessibile e connesso.

L'obiettivo finale è ridurre l'impatto ambientale, migliorare la qualità della vita e garantire che ogni persona, indipendentemente dalle proprie abilità, possa muoversi negli spazi urbani in modo sicuro e confortevole.

2.1 Obiettivi strategici

A. Rispondere alle diverse esigenze di mobilità di residenti, lavoratori e city users, contribuendo al governo delle aree urbane

Potenziare la rete dei percorsi pedonali e ciclabili.

- Riprogettare gli spazi stradali assegnando ai veicoli a motore solo lo spazio strettamente necessario, massimizzando al contempo le aree dedicate a pedoni e biciclette.

Ridurre l'uso dell'auto privata a favore di modalità di trasporto più sostenibili.

- Migliorare e innovare il Trasporto Pubblico (PT).
- Ridurre progressivamente le aree di parcheggio nei centri urbani.

Migliorare la qualità fisica degli spazi pubblici, rendendoli più accessibili e sicuri per i pedoni.

- Riprogettare i percorsi pedonali secondo una prospettiva di accessibilità universale (percorsi diretti, privi di barriere, senza ostacoli e con accesso a raso).

Incoraggiare l'uso di nuove tecnologie per una mobilità innovativa e servizi dedicati.

- Promuovere sistemi di Mobility as a Service (MaaS).
- Valorizzare i dati sulla mobilità per soluzioni più efficienti.
- Informare ed educare i cittadini all'uso di questi strumenti, con particolare attenzione agli anziani e a chi ha minore familiarità con la tecnologia.

B. Migliorare la qualità ambientale (paesaggio urbano e naturale) e ridurre l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale

Migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'inquinamento acustico diminuendo il consumo di combustibili fossili.

- Promuovere l'uso della bicicletta e degli autobus.
- Creare "Zone Ambientali" con limitazioni specifiche.
- Introdurre restrizioni nelle aree sensibili (zone residenziali, aree scolastiche, ecc.).
- Sviluppare iniziative di mobility management aziendale.

Rafforzare e promuovere modalità di trasporto sostenibili e a basso impatto.

- Offrire servizi di Trasporto Pubblico flessibili.
- Introdurre incentivi per la mobilità sostenibile (voucher di trasporto, sconti sul PT).
- Gestire gli spazi di sosta riservando aree prossime a destinazioni specifiche per determinate categorie.
- Creare parcheggi sicuri per biciclette in punti strategici.
- Potenziare le soluzioni di trasporto multimodale, in particolare per l'ultimo miglio.
- Rafforzare le campagne informative sulle opportunità di mobilità sostenibile.

C. Garantire un'adeguata accessibilità per tutti

Ridurre la velocità dei veicoli nelle aree densamente popolate e ad alto traffico.

- Istituire Zone 30 e Zone Residenziali.
- Attuare interventi di restringimento della carreggiata per la moderazione della velocità.

Facilitare gli spostamenti delle persone migliorando l'accesso a luoghi, servizi e funzioni.

- Creare parcheggi sicuri per biciclette presso le destinazioni.
- Migliorare le soluzioni di trasporto per l'ultimo miglio.
- Fornire informazioni sulla mobilità attraverso canali diversificati, non solo digitali.

Migliorare gli spazi pubblici, rendendoli più fruibili e sicuri.

- Istituire Zone a Traffico Limitato (LTZ).
- Creare aree pedonali urbane.
- Installare arredi urbani funzionali.
- Ridurre la larghezza delle carreggiate per ampliare gli spazi pedonali.

Garantire che i gruppi vulnerabili possano accedere facilmente ai servizi e ai luoghi chiave.

- Istituire Zone Scolastiche.
- Riprogettare i percorsi pedonali secondo i principi dell'accessibilità universale (diretti, senza barriere, privi di ostacoli e a raso).
- Riassegnare lo spazio stradale dando priorità a pedoni e biciclette rispetto ai veicoli motorizzati.

Promuovere una convivenza sicura tra le diverse componenti del traffico (auto, biciclette, pedoni, autobus).

- Introdurre misure di moderazione della velocità (restringimenti stradali, traffic calming).
- Istituire Zone Residenziali, Zone 30 e LTZ.

Aumentare la soddisfazione dei cittadini rispetto alle diverse modalità di trasporto, in particolare quelle sostenibili.

- Realizzare campagne di comunicazione coinvolgenti (gamification, sfide, competizioni).
- Avviare attività di sensibilizzazione per favorire nuove abitudini di spostamento.
- Migliorare le aree delle fermate degli autobus.
- Ampliare le reti di piste ciclabili.
- Offrire servizi presso i nodi di interscambio (ad esempio armadietti per la consegna dei pacchi).

Educare e sensibilizzare sulle regole della circolazione e sui comportamenti corretti.

- Sviluppare strategie di comunicazione dedicate.
- Promuovere iniziative scolastiche (ad esempio premi per chi va a scuola a piedi o in bicicletta).
- Offrire incentivi alle aziende (abbonamenti PT scontati, gamification, ecc.).

2.2 Area di intervento

1. Riprogettazione e regolamentazione degli spazi stradali

- Riprogettazione dei percorsi pedonali secondo un approccio di accessibilità universale.
- Restringimento delle carreggiate per dare priorità a pedoni e biciclette.
- Creazione di colli di bottiglia e misure di traffic calming.
- Estensione e miglioramento delle reti ciclabili.
- Istituzione di LTZ, Zone 30 e Zone Residenziali.

2. Miglioramento del Trasporto Pubblico

- Introduzione di servizi flessibili per rispondere a esigenze di mobilità variabili.
- Miglioramento delle aree di fermata per aumentare comfort e sicurezza.
- Incremento dell'efficienza del trasporto pubblico attraverso l'aumento della velocità commerciale.
- Rafforzamento dei nodi di interscambio per facilitare la mobilità multimodale

3. Interventi digitali and tecnologici

- Implementazione di soluzioni di *Mobility as a Service (MaaS)* per integrare i diversi sistemi di trasporto.
- Utilizzo dei dati sulla mobilità per ottimizzare i servizi.
- Introduzione di *Intelligent Transportation Systems (ITS)* e strumenti di informazione sulla mobilità in tempo reale.

4. Iniziative di mobility management aziendale e scolastico

- Offerta di abbonamenti PT scontati per lavoratori e studenti.
- Messa in sicurezza delle aree di accompagnamento e prelievo degli studenti.
- Creazione e regolamentazione di aree "Kiss and Ride" in prossimità di scuole e luoghi di lavoro.
- Realizzazione di parcheggi per biciclette sicuri e funzionali presso le principali destinazioni.

2.3 Informazione, comunicazione e formazione

Le azioni di informazione, comunicazione e formazione rappresentano elementi trasversali che supportano e rafforzano l'efficacia degli interventi in tutte le aree.

a) Tutta la cittadinanza (collegate alle aree 1, 2 e 3)

Obiettivi: Aumentare la consapevolezza sulla mobilità sostenibile, incoraggiare comportamenti responsabili, promuovere il cambio modale verso forme di trasporto sostenibili e favorire l'adozione di nuovi strumenti digitali.

Metodi:

- Promozioni per l'accesso ai servizi di trasporto sostenibile (sconti, abbonamenti gratuiti, distribuzione di biglietti, ecc.).
- Organizzazione di eventi pubblici e campagne di sensibilizzazione.
- Attività di gamification, concorsi e sfide per incentivare la partecipazione attiva.
- Utilizzo di canali istituzionali e piattaforme digitali per diffondere informazioni e opportunità.

b) Studenti e lavoratori (collegate all'area 4)

Obiettivi: Incentivare l'utilizzo di soluzioni di trasporto sostenibile e aumentare la consapevolezza sulle opportunità offerte dal mobility management.

Metodi:

- Coinvolgimento di scuole, aziende e stakeholder attraverso i canali istituzionali.
- Attivazione di accordi tra imprese locali e gestori dei servizi di trasporto (PT, bike sharing, ecc.) per offrire servizi dedicati e agevolati.
- Organizzazione di attività di gamification, competizioni e sfide dedicate alle comunità scolastiche e aziendali.
- Attivazione di programmi formativi dedicati e consulenze personalizzate per favorire nuove abitudini e migliorare l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi.

2.4 Tabella di sintesi delle azioni suddivisa per Aree di intervento

1. Riprogettazione e regolamentazione dello spazio stradale – parte 1

| Azioni | Sintesi dell'azione | Obiettivo strategico | Risultati (Output) | Soggetto capofila | Partners | Risorse | Timeline |
|--|---|----------------------|--|-------------------|--|---|----------|
| Espansione dei percorsi ciclabili | Espansione e miglioramento delle piste ciclabili, comprese le connessioni tra poli. | A, B | Più chilometri di percorsi ciclabili sicuri e connessi. | Comune | Associazioni ciclistiche, Settore Lavori Pubblici del Comune | Fondi pubblici | 18 mesi |
| Istituzione di ZTL, Zone 30 km/h e Zone Residenziali | Creazione di zone a traffico limitato per promuovere la mobilità lenta. | A, B, C | ZTL, Zone 30 km/h e Zone Residenziali attive e monitorate. | Comune | Polizia Locale, Associazioni | Fondi comunali | 24 mesi |
| Campagna di comunicazione sull'uso dello spazio pubblico | Informare e coinvolgere i cittadini sui benefici degli spazi pubblici riprogettati. | C | Strumenti di comunicazione (poster, video, contenuti social); aumento della consapevolezza da parte del pubblico | Comune | Media locali, associazioni, ULG, Scuole | Fondi comunali, contributi regionali per la comunicazione | 12 mesi |

1. Riprogettazione e regolamentazione dello spazio stradale – parte 2

| Azioni | Sintesi dell'azione | Obiettivo strategico | Risultati (Output) | Soggetto capofila | Partners | Risorse | Timeline |
|---------------------------------------|---|----------------------|---|-------------------|-----------------------------------|----------------|----------|
| Riprogettazione dei percorsi pedonali | Percorsi pedonali riqualificati, funzionali e accessibili | A, C | Percorsi pedonali riqualificati, funzionali e accessibili | Comune | Polizia Locale, Associazioni, ULG | Fondi comunali | 12 mesi |
| Restringimento della carreggiata | Ridurre lo spazio per i veicoli per aumentare le aree pedonali e ciclabili. | A, C | Aumento dello spazio per pedoni e biciclette. | Comune | Polizia Locale, Associazioni | Fondi pubblici | 18 mesi |
| Moderazione del traffico | Introdurre misure per rallentare il traffico e ridurre la velocità. | C | Miglioramento della sicurezza stradale nelle aree residenziali. | Comune | Polizia Locale, Associazioni | Fondi pubblici | 12 mesi |

2. Miglioramenti del trasporto pubblico – parte 1

| Azioni | Sintesi dell'azione | Obiettivo strategico | Risultati (Output) | Soggetto capofila | Partners | Risorse | Timeline |
|---|---|----------------------|---|-------------------|--|----------------------------------|----------|
| Servizi di TPL flessibili | Introduzione di soluzioni di TP flessibili (a chiamata, minibus, ecc.). | A | Servizi di TPL più mirati e adattabili. | Comune | Aziende di trasporto pubblico, Autorità competenti | Fondi pubblici e fondi regionali | 18 mesi |
| Miglioramento delle fermate del TPL | Riqualificazione delle fermate per aumentare comfort e accessibilità. | A, C | Fermate sicure e accessibili. | Comune | Aziende di trasporto, Autorità competenti. | Fondi pubblici | 18 mesi |
| Aumento della velocità del trasporto pubblico | Ottimizzazione delle linee del TPL per ridurre i tempi di percorrenza. | A, B | Maggiore efficienza del servizio di trasporto pubblico. | Comune | Aziende di trasporto, Autorità competenti. | Fondi pubblici | 24 mesi |

2. Miglioramenti del trasporto pubblico – parte 2

| Azioni | Sintesi dell'azione | Obiettivo strategico | Risultati (Output) | Soggetto capofila | Partners | Risorse | Timeline |
|---|--|----------------------|---|-------------------|--|--|----------|
| Potenziamento delle opzioni di interscambio | Rafforzamento dei poli di trasporto per facilitare la mobilità multimodale. | A, B | Migliore interconnessione tra le diverse modalità di trasporto. | Comune | Aziende di trasporto, operatori privati | Fondi pubblici | 18 mesi |
| Campagna di informazione pubblica sul miglioramento del TPL | Promozione dei servizi di TPL nuovi/migliorati attraverso una comunicazione chiara, accessibile e multicanale. | | Maggiore conoscenza e utilizzo dei servizi di TPL; materiali dedicati in diversi formati. | Comune | Aziende di trasporto, media locali, gruppi di cittadini, ULG | Fondi pubblici, risorse per la comunicazione degli operatori TPL | 24 mesi |

3. Interventi digitali e tecnologici – parte 1

| Azioni | Sintesi dell'azione | Obiettivo strategico | Risultati (Output) | Soggetto capofila | Partners | Risorse | Timeline |
|---|--|----------------------|--|-------------------|--|----------------|----------|
| Implementazione di MaaS (Mobility as a Service) | Creazione di una piattaforma digitale che integri diversi sistemi di trasporto | A | Piattaforma MaaS attiva e ampiamente utilizzata. | Comune | Aziende tecnologiche, operatori del trasporto. | Fondi pubblici | 18 mesi |
| Utilizzo dei dati sulla mobilità | Implementazione di un sistema per raccogliere e utilizzare dati per migliorare i servizi di trasporto. | B | Sistema funzionale di analisi del traffico. | Comune | Università, esperti IT | Fondi pubblici | 18 mesi |

3. Interventi digitali e tecnologici – parte 2

| Azioni | Sintesi dell'azione | Obiettivo strategico | Risultati (Output) | Soggetto capofila | Partners | Risorse | Timeline |
|--|---|----------------------|---|-------------------|----------------------------|--------------------------------|----------|
| Introduzione di ITS (Intelligent Transportation Systems) | Implementazione di soluzioni tecnologiche per l'ottimizzazione della gestione del traffico | B | Sistema ITS operativo sui principali assi di accesso | Comune | Aziende tecnologiche | Fondi pubblici e fondi europei | 24 mesi |
| Promozione ed educazione degli utenti sugli strumenti digitali per la mobilità | Comunicazione per favorire l'adozione di MaaS, app di mobilità e soluzioni ITS da parte di tutti i gruppi di utenti | A, B | Aumento dell'utilizzo di piattaforme e servizi digitali; tutorial, workshop, contenuti online | Comune | Fornitori tecnologici, ULG | Fondi pubblici e fondi europei | 18 mesi |

4. Iniziative di mobility management aziendale e scolastico – parte 1

| Azioni | Sintesi dell'azione | Obiettivo strategico | Risultati (Output) | Soggetto capofila | Partners | Risorse | Timeline |
|---|---|----------------------|---|-------------------|---|---|----------|
| Agevolazioni TPL per aziende e studenti | Offerta di abbonamenti agevolati al trasporto pubblico per i dipendenti delle aziende locali e per gli studenti. | A | Aumento degli abbonamenti TPL aziendali e studenteschi. | Comune | Aziende di trasporto pubblico, imprese locali, associazioni di categoria, scuole. | Fondi pubblici e fondi privati ed aziendali | 12 mesi |
| Sicurezza delle aree di accompagnamento e prelievo degli studenti | Progettazione di spazi sicuri per l'accompagnamento degli studenti. | C | Aree di carico e scarico protette e sicure. | Comune | Aziende di trasporto pubblico, scuole, Polizia Locale | Fondi comunali | 6 mesi |
| Aree "Kiss and Ride" | Creazione e regolamentazione di zone di sosta breve per genitori e lavoratori in prossimità di scuole e attività economiche | C | Aree "Kiss and Ride" funzionali e sicure. | Comune | Scuole, attività locali | Fondi comunali | 12 mesi |

4. Iniziative di mobility management aziendale e scolastico – parte 2

| Azioni | Sintesi dell'azione | Obiettivo strategico | Risultati (Output) | Soggetto capofila | Partners | Risorse | Timeline |
|--|--|----------------------|--|-------------------|--|-----------------------------|----------|
| Arete di parcheggio biciclette sicure | Realizzazione di aree di parcheggio per biciclette sicure e funzionali presso le principali destinazioni. | B, C | Arete di sosta per biciclette sicure, funzionali e ben attrezzate. | Comune | Aziende, scuole, associazioni ciclistiche, associazioni di categoria | Fondi comunali ed aziendali | 12 mesi |
| Campagna di sensibilizzazione sulle opzioni di mobilità sostenibile casa-lavoro/scuola | Sviluppo di materiali di comunicazione e mirati per aziende e scuole sulle scelte di mobilità sostenibile. | B, C | Maggiore consapevolezza e partecipazione ai piani di mobilità; brochure, giornate informative. | Comune | Scuole, aziende, associazioni di categoria, mobility manager | Fondi pubblici e aziendali | 12 mesi |

3. Pianificazione delle azioni



Approccio

Nell'ambito del progetto URBACT *Beyond the Urban*, la città di Treviso ha **adottato un approccio strategico** per definire le azioni da includere nella fase di implementazione del proprio Piano d'Azione Integrato (IAP) per la mobilità sostenibile.

Sulla base della visione condivisa e degli obiettivi strategici sviluppati attraverso un ampio processo di co-progettazione che ha coinvolto i settori comunali, gli stakeholder locali e il gruppo ULG, sono state individuate una serie di azioni prioritarie per avviare il piano.

La selezione è guidata da un criterio fondamentale: la **fattibilità immediata** e la **scalabilità graduale** delle azioni. L'obiettivo duplice è rendere il piano rapidamente operativo — producendo risultati concreti, misurabili e visibili nel breve termine — e costruire al contempo una solida base per sviluppare progressivamente **un ecosistema urbano basato su mobilità sostenibile, sicurezza stradale, accessibilità e innovazione**.

Le azioni scelte offrono un equilibrio tra **interventi infrastrutturali, soluzioni innovative di trasporto pubblico e misure di accompagnamento legate alla trasformazione culturale e gestionale**.

Priorità è stata data alle azioni che:



In particolare, le azioni selezionate affrontano le principali sfide contemporanee della mobilità urbana: garantire la sicurezza degli studenti nelle aree scolastiche, migliorare l'accessibilità e la qualità dello spazio pubblico, aumentare la flessibilità del trasporto pubblico, ridurre i limiti di velocità nelle zone residenziali e promuovere l'uso del trasporto pubblico da parte dei lavoratori attraverso la collaborazione diretta con le aziende locali.

Queste **prime misure segnano l'avvio concreto dell'implementazione del piano, offrendo alla città l'opportunità di tradurre la strategia in azione e di dimostrare rapidamente e in modo tangibile il potenziale trasformativo del lavoro** sviluppato nell'ambito del progetto URBACT.

In questo contesto, **la comunicazione assume un ruolo cruciale e trasversale** nel supportare e amplificare l'impatto del piano. La strategia di comunicazione è pienamente allineata ai principi del PUMS e agli obiettivi del progetto Beyond the Urban, ed è concepita per:

Treviso intende costruire una "narrazione del cambiamento" che sia inclusiva, credibile e capace di responsabilizzare.

In questo percorso, la comunicazione non rappresenta soltanto uno strumento di supporto, ma diventa una componente centrale della trasformazione urbana, contribuendo a costruire consenso, a valorizzare e ampliare le iniziative di successo e a generare cambiamenti culturali duraturi nei comportamenti in tema di mobilità.

**Aumentare la
consapevolezza
pubblica**

sulle azioni intraprese
e sui loro benefici
nella vita quotidiana
dei cittadini

**Promuovere il
cambiamento dei
comportamenti**

coinvolgendo
comunità e imprese in
una visione condivisa
di mobilità sostenibile.

**Incrementare
trasparenza e
responsabilità,**

rendendo il processo
decisionale visibile e
comprensibile.

**Favorire la
partecipazione**

attiva, dando visibilità
alle voci e ai contributi
dell'ULG e di altri
attori locali.

| | | |
|--|---|--|
| <div>Area di intervento:</div> <div>GESTIONE DELLO SPAZIO URBANO</div> <div>Obiettivi strategici coperti: A, C</div> | <div>Tempistiche:</div> <div>2 anni (aree “pilota”, seguite da una implementazione più ampia)</div> | <div>Costo:</div> <div>2.200.000 €</div> <div>Finanziamento:</div> <div><div><div></div><div>Fondi comunali</div></div><div><div></div><div>Finanziamenti nazionali/regionali per sicurezza stradale e mobilità attiva</div></div><div><div></div><div>Eventuali fondi europei (ad es. ERDF, EU)</div></div></div> |
| <div>Descrizione:</div> <div>Interventi mirati per riprogettare la viabilità al fine di redistribuire lo spazio pubblico a favore di pedoni e ciclisti e introdurre misure di moderazione del traffico per migliorare sicurezza, accessibilità e qualità complessiva dell’ambiente urbano. Le azioni comprendono restringimenti di carreggiata, attraversamenti pedonali rialzati, isole di sosta pedonali, ...</div> | <div>Responsabili:</div> <div>Comune di Treviso (Servizio Mobilità, Lavori Pubblici)</div> <div>Stakeholders:</div> <div><div><div></div><div>Uffici tecnici e Servizio mobilità</div></div><div><div></div><div>Polizia locale</div></div><div><div></div><div>Associazioni di residenti e commercianti</div></div><div><div></div><div>Scuole o servizi nelle aree di intervento</div></div><div><div></div><div>Residenti locali</div></div></div> | <div>Azioni correlate:</div> <div>RIORGANIZZAZIONE STRADALE E MODERAZIONE DEL TRAFFICO</div> |
| <div>Azioni specifiche:</div> <div><div><div></div><div>Analisi delle strade con il più alto tasso di incidenti o criticità per utenti vulnerabili</div></div><div><div></div><div>Progettazione di interventi di moderazione del traffico (es. restringimenti, elementi rialzati)</div></div><div><div></div><div>Pianificazione dei cantieri in fasi per minimizzare le interferenze sul traffico</div></div><div><div></div><div>Potenziamento dei percorsi pedonali e ciclabili</div></div><div><div></div><div>Attività di placemaking e interventi temporanei</div></div><div><div></div><div>Coinvolgimento dei cittadini e attività di comunicazione</div></div><div><div></div><div>Monitoraggio ex-post della velocità media e degli incidenti</div></div></div> | | <div>Indicatori, monitoraggio e valutazione:</div> <div><div><div></div><div>Numero di strade riqualificate</div></div><div><div></div><div>Numero di attraversamenti e aree implementate</div></div><div><div></div><div>Riduzione degli incidenti nell’area di intervento</div></div></div> |

| | | |
|---|---|--|
| Area di intervento: GESTIONE DELLO SPAZIO URBANO | Tempistiche: 3 anni (Fase pilota, implementazione permanente, espansione progressiva) | Costo: 100.000 € Finanziamenti: <ul style="list-style-type: none">Fondi comunaliFinanziamenti nazionali/regionali per sicurezza stradale e mobilità attivaCofinanziamento da progetti europei (ad es. Programma LIFE) |
| Obiettivi strategici coperti: A, B, C | | |
| Descrizione: Implementazione di nuove Zone a Traffico Limitato (ZTL), Zone 30 km/h, Zone Residenziali e ZTL scolastiche, al fine di ridurre il traffico veicolare, migliorare la sicurezza stradale, promuovere la mobilità lenta e diminuire l'inquinamento atmosferico e acustico. L'azione include la definizione delle zone, l'installazione della segnaletica, l'eventuale introduzione di sistemi elettronici di controllo degli accessi e campagne di sensibilizzazione. | Responsabile: Comune di Treviso (Servizio Mobilità) Stakeholders: <ul style="list-style-type: none">Polizia LocaleResidenti e comitati di quartiereAssociazioni di categoria e professionali (ad es. commercianti, artigiani)Scuole (nel caso delle ZTL scolastiche)Uffici tecnici e Servizio mobilità | Azioni correlate: ISTITUZIONE ZONE A TRAFFICO LIMITATO E ZONE 30 KM/H |
| Azioni specifiche: <ul style="list-style-type: none">Mappatura delle aree con viabilità di scarsa qualità, in particolare nelle aree al di fuori dei principali assi viariProgettazione delle ZTL e delle Zone 30 km/h, compresi i punti di accessoInstallazione o adeguamento della segnaletica verticale e orizzontaleSpostamento ed eventuale potenziamento dei sistemi di controllo degli accessi (ad es. telecamere, varchi elettronici) per le ZTLIntroduzione di elementi fisici di rallentamento della velocità (dossi, restringimenti di carreggiata, pavimentazioni colorate)Campagne di comunicazione e informazione rivolte a residenti, titolari di attività e cittadini in generale | | Indicatori, monitoraggio e valutazione: <ul style="list-style-type: none">Superficie totale di ZTL e Zone 30 km/h istituite (m²)Riduzione del traffico veicolare privato (% rispetto al valore di riferimento)Variazione della velocità media dei veicoli nelle Zone 30 km/hRiduzione degli incidenti stradaliLivello di soddisfazione dei residenti (sondaggi) |

| | | |
|--|--|---|
| <div>Area di intervento:</div> <div>MIGLIORAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO</div> <div>Obiettivi strategici coperti: A</div> | <div>Tempistiche:</div> <div>2 anni (fase pilota nel primo anno, potenziale espansione nel secondo)</div> | <div>Costo:</div> <div>400.000 €</div> <div>Finanziamenti:</div> <div><div><div></div><div>Finanziamenti regionali o nazionali per la mobilità sostenibile</div></div><div><div></div><div>Contributi delle aziende beneficiarie</div></div></div> |
| <div>Descrizione:</div> <div>Attivazione di servizi di trasporto pubblico flessibile (on-demand, a chiamata, navette con orari dinamici) per rispondere a esigenze di mobilità variabili in fasce orarie specifiche o in aree a bassa domanda, favorendo l'accesso ai servizi e riducendo l'uso dell'auto privata, soprattutto nelle periferie e nei quartieri meno serviti.</div> | <div>Responsabili:</div> <div>Comune di Treviso, Operatori del trasporto pubblico</div> <div>Stakeholders:</div> <div><div><div></div><div>Operatore di TPL</div></div><div><div></div><div>Aziende (aree industriali o commerciali con esigenze di mobilità non standard)</div></div><div><div></div><div>Cittadini e associazioni locali</div></div></div> | <div>Azioni correlate:</div> <div>SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE FLESSIBILI</div> |
| <div>Azioni specifiche:</div> <div><div><div></div><div>Mappatura delle aree e delle fasce orarie con domanda di mobilità irregolare o ridotta. Mappatura dei percorsi "tradizionali" che possono essere sostituiti da servizi on-demand</div></div><div><div></div><div>Progettazione del servizio flessibile (es. piattaforma di prenotazione, percorsi variabili, frequenza minima)</div></div><div><div></div><div>Collaborazione con l'operatore di TPL per l'implementazione del servizio</div></div><div><div></div><div>Campagna informativa rivolta a residenti, lavoratori, studenti e persone anziane</div></div><div><div></div><div>Monitoraggio e adattamento dinamico dei percorsi/servizi sulla base dei dati raccolti</div></div></div> | | <div>Indicatori, monitoraggio e valutazione:</div> <div><div><div></div><div>Numero di utenti serviti dal nuovo servizio e totale utenti di TPL</div></div><div><div></div><div>Chilometri di percorsi flessibili attivati</div></div><div><div></div><div>Livello di soddisfazione degli utenti (sondaggi)</div></div></div> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>Area di intervento: INIZIATIVE DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ AZIENDALE</p> <p>Obiettivi strategici coperti: A</p> | <p>Tempistiche:</p> <p>2 anni (fase pilota nel primo anno, espansione nel secondo)</p> | <p>Costo: 100.000 €</p> <p>Finanziamenti:</p> <ul style="list-style-type: none">Fondi comunaliCofinanziamento da parte delle aziendeProgrammi europei (ad es. Horizon, LIFE per progetti pilota) |
| <p>Descrizione:</p> <p>Sviluppo di un programma di mobility management aziendale rivolto alle imprese locali, finalizzato a promuovere l'uso del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile tra i dipendenti. Il programma prevede abbonamenti agevolati, accordi tra Comune, aziende e gestori del trasporto pubblico, campagne di sensibilizzazione e la raccolta di dati sugli spostamenti casa-lavoro.</p> | <p>Responsabili: Comune di Treviso (Mobility Manager d'area), aziende, operatori del trasporto pubblico</p> <p>Stakeholders:</p> <ul style="list-style-type: none">Aziende e associazioni di categoriaOperatori del Trasporto Pubblico LocaleSindacati e rappresentanti dei lavoratoriAutorità scolastiche (per una possibile replicabilità nelle scuole)Mobility Manager aziendali | <p>Azioni correlate:</p> <p>INIZIATIVE DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ AZIENDALE E SCOLASTICA</p> |
| <p>Azioni specifiche:</p> <ul style="list-style-type: none">Contattare le aziende con più di 100 dipendentiAvviare un gruppo di lavoro tecnico tra Comune, aziende e operatori di trasportoStipulare accordi per abbonamenti agevolati e soluzioni di mobilità condivisaRaccogliere esigenze e aspettative tramite il Mobility Manager aziendaleRealizzare campagne informative all'interno delle aziendeMonitorare gli spostamenti casa-lavoro tramite questionariSupportare la formazione dei Mobility Manager aziendali per allinearsi alle politiche comunaliAssistere nella redazione dei Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) per i dipendenti aziendali | | <p>Indicatori, monitoraggio e valutazione:</p> <ul style="list-style-type: none">Numero di aziende coinvolteNumero di dipendenti coinvoltiNumero di PSCL redattiNumero di dipendenti con abbonamenti agevolati attivatiCambiamento modale negli spostamenti casa-lavoro (% di utilizzo del trasporto pubblico)Riduzione dell'uso dell'auto per il pendolarismoSondaggi per la soddisfazione dei dipendenti |

| | | |
|--|--|---|
| Area di intervento: INIZIATIVE DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ SCOLASTICA Obiettivi strategici coperti: C | Tempistiche: 3 anni | Costo: 300.000 € Finanziamenti: <ul style="list-style-type: none"> Fondi comunali Fondi regionali/nazionali |
| Descrizione: Garantire la sicurezza delle aree di carico e scarico degli studenti in prossimità dei principali poli di scuole secondarie di secondo grado, allontanando le auto private dagli ingressi scolastici e separando fisicamente i flussi dei bus da quelli degli studenti a piedi e in bicicletta. | Responsabili: Comune di Treviso (Mobility Manager d'area), scuole Stakeholders: <ul style="list-style-type: none"> Polizia Locale Residenti e comitati di quartiere Associazioni di categoria e professionali (ad es. commercianti, artigiani) Scuole (nel caso delle zone scolastiche) Uffici tecnici e Servizio mobilità | Azioni correlate: RIORGANIZZAZIONE STRADALE E MODERAZIONE DEL TRAFFICO - AREE "KISS AND RIDE" |
| Azioni specifiche: <ul style="list-style-type: none"> Istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) scolastiche per diminuire veicoli privati dalle aree intorno alle scuole Separazione fisica dei flussi pedonali e ciclabili rispetto ai bus Creazione di aree Kiss & Ride dedicate Campagne di comunicazione e informazione rivolte a studenti e famiglie | | Indicatori, monitoraggio e valutazione: <ul style="list-style-type: none"> Numero di studenti coinvolti Metri quadrati di Zone a Traffico Limitato (ZTL) scolastiche istituite Metri quadrati di spazio riservato a biciclette e pedoni |

Risk management - Gestione del rischio

Di seguito viene presentata una valutazione dei rischi e le relative misure di mitigazione, riferite alle tabelle precedentemente illustrate.

| GESTIONE DELLO SPAZIO URBANO RIDEFINIZIONE DELLA VIABILITÀ E MISURE DI CALMIERAZIONE DEL TRAFFICO | |
|--|--|
| Rischi | Misure di mitigazione |
| Resistenza da parte di automobilisti o residenti contrari alla riduzione della carreggiata | Comunicazione chiara sui benefici in termini di sicurezza e sui risultati del monitoraggio della qualità urbana. |
| Difficoltà tecniche in punti critici (ad es. incroci stretti, accesso a proprietà private). Necessità di bilanciare trasporto pubblico, pedonale, ciclabile, veicolare/motorizzato e verde urbano | Progettazione flessibile e personalizzata caso per caso. |
| Aumento della congestione durante le fasi di cantiere | Pianificazione e programmazione per fasi, esecuzione nelle ore di minor traffico. |
| Impatto insufficiente sulla velocità dei veicoli se le misure non sono calibrate correttamente | Uso combinato di misure fisiche, segnaletica e arredo urbano. |
| GESTIONE DELLO SPAZIO URBANO - CREAZIONE DI ZTL | |
| Rischi | Misure di mitigazione |
| Opposizione da parte di residenti o commercianti | Coinvolgimento precoce tramite incontri e workshop, fase pilota temporanea. |
| Deviazione del traffico su strade secondarie | Pianificazione integrata della rete e implementazione graduale delle misure. |
| Bassa osservanza iniziale dei limiti di velocità nelle Zone 30 km/h | Controlli mirati da parte della polizia locale, potenziamento delle misure fisiche di moderazione del traffico. |

MOBILITY MANAGEMENT AZIENDALE E SCOLASTICO - INIZIATIVE DI MOBILITÀ AZIENDALE E SCOLASTICA

| Rischi | Misure di mitigazione |
|---|--|
| Bassa partecipazione da parte delle aziende | Sconto dedicato per i dipendenti delle aziende che partecipano al gruppo di lavoro per l'acquisto di servizi di trasporto sostenibile. |
| Flessibilità limitata del trasporto pubblico in relazione agli orari lavorativi | Coinvolgimento dei fornitori di trasporto per adattare percorsi e fermate; supporto nell'analisi dei dati per valutare la sostenibilità dei servizi dedicati (es. navette); implementazione di servizi flessibili. |
| Scarso coinvolgimento dei lavoratori | Campagna mirata, gamification, premi per l'uso continuativo del trasporto pubblico. |
| Difficoltà nel garantire continuità a lungo termine | Formalizzazione del gruppo di lavoro e previsione di aggiornamenti annuali. |

MIGLIORAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) FLESSIBILI

| Rischi | Misure di mitigazione |
|---|--|
| Scarso utilizzo da parte degli utenti, dovuto a limitata conoscenza del servizio o ad abitudini consolidate | Campagne informative, formazione sull'uso delle app, coinvolgimento diretto dei cittadini. Supporto all'utilizzo della piattaforma tramite un servizio di tutoring, con particolare attenzione alla popolazione anziana. |
| Criticità tecnologiche nella gestione dei percorsi dinamici | Selezione di fornitori di servizi con comprovata esperienza, utilizzo di piattaforme già testate, implementazione tramite progetti pilota. |
| Sostenibilità economica nel lungo periodo | Finanziamento iniziale attraverso risorse pubbliche, possibile cofinanziamento tramite tariffe, valutazione costi-benefici continua. |

**MOBILITY MANAGEMENT AZIENDALE E SCOLASTICO -
ZONE "KISS AND RIDE"**

| Rischi | Misure di mitigazione |
|--|--|
| Resistenza da parte dei genitori all'istituzione di una ZTL scolastica | Campagna informativa mirata, coinvolgimento dei genitori già in fase di pianificazione, comunicazione chiara dei benefici in termini di sicurezza per gli studenti. |
| Difficoltà tecniche nella separazione dei flussi pedonali/ciclabili e dei bus | Analisi preliminare della logistica degli accessi scolastici, pianificazione partecipata con esperti di mobilità e rappresentanti delle scuole. |
| Scarso utilizzo delle aree Kiss & Ride, dovuto ad abitudini consolidate di accompagnamento diretto all'ingresso della scuola e a una limitata conoscenza delle alternative | Circolari scolastiche dedicate, azioni di dissuasione, comunicazione visiva chiara e continuativa nelle fasi iniziali di attuazione. |
| Ritardi nell'implementazione (ad es. lavori di costruzione o installazione della segnaletica) | Programmazione per fasi, coinvolgimento anticipato degli uffici tecnici, avvio con azioni semplici (segnaletica temporanea) prima di passare agli interventi infrastrutturali. |
| Mancanza di coordinamento tra scuola, Comune e operatore del trasporto pubblico | Istituzione di un gruppo di lavoro tecnico permanente con riunioni periodiche di monitoraggio operativo. |

4. Implementazione



4.1 Partecipazione e governance

L'implementazione del Piano d'Azione Integrato (IAP) per la mobilità sostenibile nel Comune di Treviso si basa su un modello di governance strutturato, pensato per garantire coerenza strategica, capacità operativa e continuità istituzionale. Questa struttura è concepita per coordinare efficacemente i diversi livelli dell'amministrazione comunale, gli stakeholder territoriali e i partner tecnici nel lungo periodo.

In particolare, la **direzione politica e strategica del Piano è affidata all'Amministrazione Comunale**, con un ruolo centrale del Settore Urbanistica e Mobilità, in stretta sinergia con il Sindaco e la Giunta.

Il supporto tecnico e operativo è assicurato da **un'unità di coordinamento intersettoriale** composta da funzionari e dirigenti dei principali settori coinvolti (urbanistica, mobilità, lavori pubblici, ambiente, istruzione, politiche sociali, innovazione digitale), già operativa con successo durante la redazione del Piano e del PUMS, e che continuerà a svolgere funzioni di coordinamento nella fase di implementazione. Questa unità è responsabile di:

- Monitorare **l'implementazione** delle azioni
- Identificare **opportunità di finanziamento**
- Gestire le relazioni con gli **stakeholders**
- Preparare e aggiornare strumenti di **monitoraggio e valutazione**
- Facilitare il **dialogo con altri Enti** (Regioni, Stato, Unione Europea)

Questo modello si ispira al principio dell'integrazione intersettoriale delle politiche urbane, in cui la mobilità non è considerata solo un settore tecnico, ma una leva trasversale per promuovere sostenibilità ambientale, inclusione sociale, benessere, attrattività urbana e innovazione.

Lo IAP è inoltre progettato in stretta coerenza con altri strumenti di pianificazione attualmente in fase di sviluppo o aggiornamento, in particolare:

- Il **PUMS**, che condivide una visione di medio-lungo termine e criteri specifici di pianificazione urbana e ambientale;
- Gli **Strumenti di Pianificazione**, che integrano le trasformazioni urbane e infrastrutturali previste dal piano;
- Il **Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC)**;
- Il **Regolamento Edilizio Comunale**, che potrà eventualmente includere misure di incentivo per la mobilità sostenibile negli interventi privati.

In questo senso, il piano non è un documento autonomo, ma un vero e proprio quadro operativo integrato, capace di allineare progetti e risorse provenienti da diverse fonti, tra cui:

- Fondi strutturali europei (ERDF, ESF+, Interreg);
- Strumenti di programmazione nazionale (PNRR, Fondo Sviluppo e Coesione, Fondo Nazionale Trasporti);
- Bandi regionali e metropolitani;
- Risorse comunali e contributi di stakeholder privati coinvolti.

A livello istituzionale, il Comune di Treviso punta anche a rafforzare il proprio ruolo attivo all'interno della Strategia Territoriale Provinciale, promuovendo progetti condivisi con i Comuni limitrofi, in particolare per la gestione coordinata del trasporto pubblico locale, delle reti ciclabili intercomunali, dei servizi scolastici e della mobilità periurbana in generale.

Coinvolgimento degli Stakeholder

Una caratteristica distintiva dell'intero processo di sviluppo del Piano d'Azione Integrato è stato l'approccio partecipativo, realizzato nell'ambito del progetto URBACT **Beyond the Urban**, tramite la costituzione e il rafforzamento di un Urban Local Group (ULG) rappresentativo della varietà degli attori presenti sul territorio.

L'ULG di Treviso ha **incluso una rete eterogenea di stakeholder**, come già visto, comprendenti rappresentanti delle scuole di primarie, secondarie di primo e secondo grado, l'AULSS 2, l'azienda di TPL, ASCOM, associazione di categoria.

Il gruppo ha svolto un ruolo fondamentale nell'individuare le criticità e i bisogni legati alla mobilità urbana, contribuendo a definire le priorità strategiche e a co-progettare alcune delle azioni incluse nel Piano, oltre a partecipare a una fase di beta testing. Questa esperienza ha dimostrato come la partecipazione attiva favorisca l'innovazione nelle politiche pubbliche, rafforzi la legittimità delle decisioni e aumenti l'efficacia degli interventi.

Sebbene il Comune di Treviso mantenga la responsabilità complessiva per l'implementazione dello IAP, l'Urban Local Group (ULG) svolge un ruolo complementare e partecipativo che va oltre l'amministrazione formale.

L'ULG funge da piattaforma per co-progettazione, consultazione e apprendimento condiviso, assicurando che le azioni sviluppate nel Piano riflettano le priorità e le conoscenze degli stakeholder locali. Include rappresentanti di scuole, settore sanitario, operatori della mobilità e associazioni professionali.

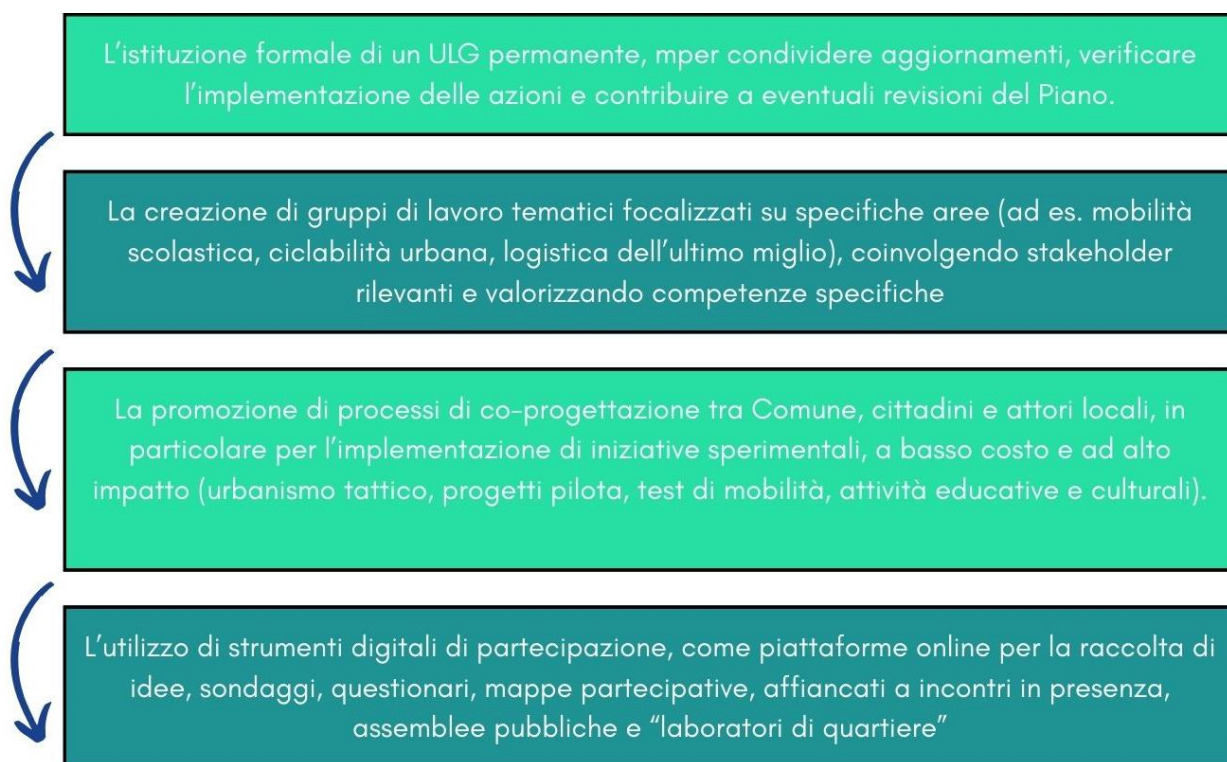
Durante la fase di redazione dello IAP, l'ULG ha contribuito attivamente all'individuazione delle azioni pilota. Il suo coinvolgimento è stato

particolarmente significativo nella definizione delle strategie di comunicazione e degli strumenti partecipativi, come campagne di sensibilizzazione e iniziative di mobilità scolastica.

È importante sottolineare che il ruolo **dell'ULG non riguarda l'esecuzione operativa** —che rimane di competenza dei settori comunali—, ma la **governance collaborativa: supportare il dialogo, la validazione e il coinvolgimento della comunità intorno alla mobilità sostenibile**.

Nella prossima fase di implementazione, l'ULG assumerà una funzione più strutturata nel monitoraggio e nella valutazione dei progressi, garantendo trasparenza e accountability e facilitando la diffusione dei risultati all'interno della comunità locale e della rete URBACT.

In linea con questo approccio, il Comune di Treviso intende istituzionalizzare il coinvolgimento continuo degli stakeholder durante la fase di implementazione attraverso:



Particolare attenzione all'inclusione di gruppi vulnerabili o tradizionalmente esclusi dai processi decisionali, come bambini e adolescenti, persone con disabilità, anziani, residenti stranieri e individui in difficoltà economica. Il Piano potrà prevedere misure specifiche per questi gruppi, coinvolgendoli sia come beneficiari sia come co-progettisti delle azioni.

In prospettiva, l'ULG potrebbe assumere un ruolo di organismo consultivo interessante per le politiche urbane sostenibili, assegnandogli funzioni proattive, consultive e di valutazione anche oltre la durata del progetto URBACT.

Capacity Building – sviluppo delle capacità

L'efficace implementazione del Piano d'Azione Integrato richiede non solo risorse finanziarie e organizzative, ma anche il rafforzamento delle competenze, delle conoscenze e della capacità operativa di tutti i soggetti coinvolti. **Lo sviluppo delle capacità** diventa quindi una dimensione strategica e trasversale del Piano, affrontata sia internamente (all'interno dell'amministrazione comunale) sia esternamente (verso cittadini attivi, associazioni e stakeholder locali).

All'interno dell'amministrazione comunale, la sfida principale è sviluppare una cultura organizzativa orientata all'integrazione delle politiche, alla transizione ecologica e alla sperimentazione, evitando la frammentazione tipica di un approccio "a compartimenti stagni".

Il piano di "capacity building" potrà includere:

| | |
|---|--|
| Workshop formativi e seminari tematici | In collaborazione con università, centri di ricerca, reti europee (es. CIVITAS, POLIS) e partner tecnici. |
| Scambi di buone pratiche | Con altre città italiane ed europee impegnate in processi simili, inclusi viaggi di studio e sopralluoghi (programma IURC). |
| Moduli di aggiornamento tecnico e normativo | Ad esempio su strumenti di pianificazione integrata, criteri di progettazione urbana sostenibile, tecnologie per la mobilità intelligente e criteri ESG (Environmental, Social, Governance). |
| Sessioni di team building e pratiche di lavoro interdipartimentali | Per rafforzare la collaborazione tra uffici e migliorare la capacità di gestire progetti complessi e condivisi. |

A livello esterno, l'obiettivo è promuovere la diffusione di conoscenze e competenze legate alla mobilità sostenibile, avviando così un cambiamento culturale e favorendo una responsabilità condivisa su larga scala.

In questo contesto, il Piano potrà includere iniziative rivolte a:

| | |
|------------------------------|---|
| Scuole ed educazione | con programmi educativi sulla mobilità, sicurezza stradale, ..., utilizzando metodi esperienziali e partecipativi |
| Operatori economici | soprattutto aziende in centro storico e aree produttive, per promuovere soluzioni di efficientamento logistico, in linea con gli obiettivi ambientali del Piano |
| Associazioni | da coinvolgere in azioni sul territorio, processi partecipativi e campagne di sensibilizzazione. |
| Professionisti locali | principalmente su principi di design e creazione di infrastrutture ciclistiche, accessibilità, rigenerazione di spazi pubblici |

In una prospettiva più ampia, il Comune potrebbe valutare di posizionarsi come hub regionale di competenza per l'innovazione urbana sostenibile, valorizzando l'esperienza acquisita attraverso il progetto URBACT e creando una "community of practice" per generare conoscenze, supportare altri enti locali nell'area metropolitana e attrarre nuovi progetti pilota e iniziative sperimentali.

Monitoraggio e rendicontazione

Per garantire un'efficace implementazione del Piano d'Azione Integrato e il miglioramento continuo delle politiche di mobilità sostenibile, il Comune di Treviso prevede un sistema completo di monitoraggio e rendicontazione. Questo sistema permetterà non solo di seguire i progressi delle singole azioni, ma anche di valutare l'impatto complessivo del Piano in termini ambientali, sociali ed economici.

Il sistema di monitoraggio si basa su tre principi fondamentali:

- **Trasparenza**, attraverso la pubblicazione dei risultati e l'accesso aperto ai dati chiave;
- **Partecipazione**, coinvolgendo l'ULG in coordinamento con l'amministrazione locale;
- **Adattabilità**, poiché indicatori, strumenti e obiettivi saranno rivisti in risposta ai cambiamenti del contesto urbano e delle politiche europee, nazionali e regionali.

Gli indicatori di monitoraggio saranno costruiti intorno agli obiettivi specifici definiti nel capitolo pertinente del Piano e organizzati su tre livelli:

- **Output**: misura l'implementazione delle attività (ad esempio km di piste ciclabili realizzate, numero di parcheggi di interscambio attivati, numero di eventi partecipativi svolti).

- **Outcome:** misura i cambiamenti diretti derivanti dalle azioni (ad esempio aumento della quota di mobilità attiva, riduzione del traffico automobilistico privato, miglioramento della qualità dell'aria).
- **Impact:** misura gli effetti a lungo termine, anche in una prospettiva intersettoriale (ad esempio riduzione delle emissioni di CO₂, incremento della coesione sociale, attrattività territoriale).

Gli strumenti chiave per il monitoraggio potranno includere:

- Una dashboard digitale interattiva, con aggiornamenti periodici sugli indicatori chiave di performance (**KPI**);
- Un rapporto di avanzamento validato dal gruppo di coordinamento e dall'ULG;
- Valutazioni di medio termine e finali, utilizzando metodologie partecipative e supporto tecnico esterno;
- Sondaggi tra i cittadini per valutare le percezioni dei cambiamenti nella mobilità urbana;
- Rilevazioni fisiche e ambientali tramite sensori, contatori automatici, osservazioni sul campo e fonti ufficiali (es. ARPAV).

Il sistema di rendicontazione sarà integrato con le piattaforme comunali esistenti e potrà beneficiare di sinergie con programmi europei e regionali in corso. I risultati contribuiranno a guidare eventuali **aggiustamenti strategici, riallocazioni di risorse** e un miglioramento complessivo dell'efficacia delle politiche.

4.2 Risk Management – gestione dei rischi

La piena implementazione del Piano non è priva di rischi, che potrebbero ritardarne o ostacolarne la realizzazione. È quindi fondamentale adottare un approccio sistemico alla gestione del rischio per individuare preventivamente le criticità potenziali e attivare misure preventive e di mitigazione. I principali rischi identificati sono elencati di seguito, accompagnati da una breve analisi e dalle possibili contromisure.

| Rischi: | Motivazione: | Misure possibili: |
|--|--|--|
| Rischio 1 – Carenza di personale dedicato e competenze interne insufficienti | Molte delle azioni proposte richiedono capacità di pianificazione, gestione, comunicazione e monitoraggio che possono superare le attuali risorse amministrative disponibili. | Attivazione di progetti finanziati (ad es. fondi UE diretti) per l'assunzione di personale tecnico-amministrativo; borse di ricerca, tirocini e collaborazioni con le università; rafforzamento dei percorsi di capacity building interna. |
| Rischio 2 – Complessità burocratica e tempi lunghi per autorizzazioni e procedure di gara | La realizzazione "fisica" di molte azioni (infrastrutture, modifiche alla viabilità, acquisto di mezzi) richiede procedure amministrative complesse, non sempre allineate alle aspettative della cittadinanza. | Istituzione di un gruppo di lavoro inter-settoriale per l'attuazione del Piano; accordi quadro con fornitori e progettisti; coinvolgimento precoce delle autorità competenti (Soprintendenza, Regione, Azienda sanitaria, ecc.) già in fase di pianificazione. |
| Rischio 3 – Resistenze culturali e conflitti sull'uso dello spazio pubblico | Le politiche a favore della mobilità sostenibile possono incontrare resistenze da parte di cittadini o gruppi economici abituati a un uso dello spazio urbano dominato dall'auto. | Investimenti in comunicazione e sensibilizzazione, processi partecipativi avviati fin dalle fasi di co-progettazione, sperimentazioni temporanee (urbanismo tattico) per testare le soluzioni e raccogliere feedback. |
| Rischio 4 – Insufficienza di risorse finanziarie per la fase di implementazione | Alcune azioni del Piano dipendono dall'ottenimento di risorse aggiuntive attraverso bandi e finanziamenti esterni. | Misure previste: mappatura delle opportunità di finanziamento (ad es. FESR, Programmi Operativi Nazionali come PON Metro, fondi regionali); predisposizione di progetti esecutivi "ready-to-apply"; attivazione di partenariati pubblico-privati, ove compatibili. |
| Rischio 5 – Continuità politica e amministrativa | Il raggiungimento degli obiettivi richiede orizzonti temporali di medio-lungo periodo, che possono entrare in conflitto con cambiamenti politici o con discontinuità amministrative. | Piano come documento strategico (integrazione negli strumenti di pianificazione urbanistica e nel Documento Unico di Programmazione); creazione di un organismo di coordinamento politico-tecnico pluriennale; coinvolgimento degli stakeholder chiave. |

4.3 Conclusioni e punti chiave

Punti chiave emersi dal processo dello IAP

Il Piano d'Azione Integrato (IAP) di Treviso rappresenta un passo significativo nella visione di lungo periodo della città per la mobilità sostenibile e l'innovazione urbana. Il processo ha combinato l'allineamento strategico con le politiche europee e regionali, il coinvolgimento attivo degli uffici istituzionali e la dimensione partecipativa garantita dall'Urban Local Group (ULG).

Questa combinazione ha permesso a Treviso di progettare un piano d'azione ambizioso ma realistico, radicato nelle capacità esistenti della città, ma aperto alla sperimentazione e all'innovazione. Il Piano include:

| | |
|--|--|
| Integrazione di strategie e politiche | Forte collegamento tra gli strumenti di pianificazione locale (come il PUMS) e i quadri europei (FESR, FSE, URBACT) fornisce una roadmap coerente per l'implementazione futura. |
| Governance partecipativa | Il ruolo dell'ULG è stato essenziale per garantire inclusività, favorire la co-creazione e creare una piattaforma di dialogo tra gli stakeholder. |
| Apprendimento organizzativo | La collaborazione tra servizi diversi, sperimentata in URBACT, dimostra la capacità della città di valorizzare i propri punti di forza affrontando al contempo criticità interne, come la compartimentazione tra uffici. |
| Innovazione e soluzioni digitali | L'enfasi su MaaS, intermodalità e servizi intelligenti evidenzia la disponibilità di Treviso ad adottare nuovi paradigmi della mobilità. |
| Sostenibilità come paradigma | La vittoria dell'European Green Leaf Award 2025 ha posizionato Treviso come una città orientata al futuro, impegnata a integrare la consapevolezza ambientale nelle proprie politiche e pratiche. |

Il processo dello **IAP** ha prodotto anche diversi risultati duraturi per la governance e la pianificazione della mobilità della città:

- **Collaborazione rafforzata tra settori comunali e partner esterni**, promuovendo una cultura di pianificazione integrata;
- Consolidamento dei **metodi partecipativi** e delle pratiche di co-progettazione introdotte attraverso la rete URBACT;
- Sviluppo di un **chiaro collegamento operativo tra il PUMS e azioni concrete e attuabili**;
- Maggiore **consapevolezza del ruolo della comunicazione**, dei dati e degli strumenti digitali nel favorire il cambiamento comportamentale;
- Rafforzamento della **dimensione europea di Treviso** tramite peer learning, scambio di esperienze e visibilità all'interno della rete URBACT.

Prossimi passi e prospettive di implementazione

L'implementazione del Piano d'Azione Integrato di Treviso è già ben avviata. Piuttosto che segnare un punto di partenza, questa fase rappresenta la continuazione strutturata dei processi iniziati durante il percorso URBACT e allineati con il PUMS della città. Lo IAP funge quindi da quadro dinamico che collega azioni in corso, esperimenti pilota e sviluppi futuri in una roadmap coerente verso una mobilità sostenibile e inclusiva.

2024–2025: Sperimentazione e prima implementazione

Alcune iniziative chiave sono già state avviate prima dell'adozione formale dello **IAP**:

- I **servizi di trasporto flessibili** sono operativi in fase sperimentale dall'estate 2024, testando modelli *demand-responsive* e sistemi di prenotazione digitale. Questa fase pilota proseguirà fino a dicembre 2025, seguita da un periodo di monitoraggio e valutazione per definire i parametri dei servizi da integrare a lungo termine nel sistema di trasporto pubblico;
- **Interventi infrastrutturali e di gestione del traffico**, inclusi la riprogettazione delle strade, l'ampliamento della rete ciclabile e la riallocazione dello spazio stradale, sono già in corso. Questi lavori costituiscono la base per la trasformazione fisica della mobilità a Treviso e continueranno a svilupparsi progressivamente nei prossimi anni;
- Schemi di limitazione del traffico, come le **Zone scolastiche** e le aree a 30 km/h, vengono gradualmente estesi, combinando azioni regolamentari con comunicazione e coinvolgimento dei cittadini per aumentare sicurezza stradale e accessibilità.

2025–2026: Costruzione di partenariati e gestione della mobilità

Sulla base del quadro partecipativo sviluppato tramite l'**ULG URBACT**, Treviso sta creando una piattaforma di **mobility management** che riunisce aziende locali e fornitori di servizi di trasporto. Questo tavolo mira a formalizzare un protocollo di cooperazione che offra promozioni, incentivi e condizioni privilegiate ai dipendenti che adottano modalità di viaggio sostenibili. L'iniziativa, coordinata dall'**Area Mobility Manager**, contribuirà anche a sviluppare piani di mobilità personalizzati per grandi datori di lavoro e istituti scolastici.

2026–2028: Comunicazione, integrazione e valutazione

La fase successiva si concentrerà sul consolidamento degli sforzi della città tramite attività integrate di comunicazione e monitoraggio:

- **Azioni di comunicazione e sensibilizzazione partiranno all'inizio del 2026**, combinando campagne cittadine, sfide di **gamification** e progetti educativi rivolti a scuole, aziende e cittadini;
- Soluzioni digitali e tecnologiche, inclusi l'espansione dei **Sistemi di Trasporto Intelligente (ITS)** e l'integrazione delle piattaforme **MaaS**, garantiranno decisioni basate sui dati e servizi orientati all'utente;
- Entro il 2028, la città condurrà una valutazione completa dei risultati dello IAP, misurando i progressi tramite indicatori di mobilità, soddisfazione degli utenti e impatto ambientale. I risultati informeranno il successivo aggiornamento del PUMS, assicurando continuità e adattabilità.

Durante tutto questo periodo, l'ULG manterrà il suo ruolo come piattaforma di governance collaborativa, supportando il monitoraggio partecipativo, diffondendo i risultati e favorendo il dialogo tra cittadini, imprese e istituzioni. Il Comune di Treviso, tramite i servizi Mobilità e Finanziamenti Pubblici, garantirà il coordinamento strategico, l'allineamento delle risorse e la coerenza tra progetti in corso e future opportunità di finanziamento europeo.

Consolidando le azioni già in corso e avanzando attraverso questi passaggi coordinati, Treviso rafforza la propria posizione come città capace di coniugare **innovazione, partecipazione e responsabilità ambientale**, contribuendo agli obiettivi europei più ampi di **neutralità climatica, resilienza urbana e crescita inclusiva**.