



Interreg
Italia-Slovenija



Cofinanziato
dall'Unione europea
Sofinancira
Evropska unija



INTER BIKE III

STUDIO SUL TRASPORTO PUBBLICO DI PASSEGGERI SU STRADE E FERROVIE NEL TRASPORTO INTERNO E INTERNAZIONALE NELLA REGIONE OBALNO-KRAŠKA

SINTESI

Ljubljana, giugno 2025



Committente:

Regionalni razvojni center Koper
Ul. 15. maja 19.
6000 Koper

Fornitore:

PNZ svetovanje projektiranje d. o. o
Vojkova cesta 65,
1000 Ljubljana

Data:

giugno 2025

Gruppo di lavoro PNZ d.o.o.:

Responsabile del progetto:

mag. David Trošt



Collaboratori:

Mihael Blaž
mag. Gregor Pretnar
Jernej Vozelj
Matija Nose
Andraž Naglič
Miha Zupančič

INDICE DEI CONTENUTI

1. Introduzione	4
2. Analisi delle linee urbane ed extraurbane esistenti del trasporto pubblico su autobus, del trasporto ferroviario passeggeri e del trasporto passeggeri nel trasporto internazionale su strada e ferroviario nella Regione Obalno-Kraška	4
2.1 Descrizione della regione statistica Obalno-Kraška	4
2.2 Abitudini di viaggio e migrazioni lavorative	5
2.3 Servizio di linea di trasporto di persone su strada.....	6
2.3.1 Fermate dell'autobus.....	6
2.3.2 Frequenza delle corse degli autobus delle linee interurbane	6
2.3.3 Collegamento dei centri comunali nella Regione Obalno-Kraška	11
2.3.4 Offerte complementari di trasporto interurbano	15
2.3.5 Trasporto autobus internazionale	16
2.4 Trasporto ferroviario di passeggeri.....	17
2.4.1 Stazioni ferroviarie.....	17
2.4.2 Collegamento dei centri comunali con il trasporto ferroviario	18
2.4.3 Trasporto ferroviario internazionale	22
2.5 Trasporto urbano su strada	22
2.6 Conclusioni chiave dell'analisi della situazione attuale	23
3. Elaborazione di una proposta per il miglioramento del trasporto pubblico di linea di passeggeri nel traffico stradale interno e internazionale nella Regione Obalno-Kraška	24
3.1 Sfide e opportunità a livello comunale	24
3.2 Sfide e opportunità a livello di integrazione regionale e interstatale nella Regione Obalno-Kraška	26
3.3 Iniziative e proposte dei rappresentanti dei comuni per migliorare l'offerta di trasporto pubblico interurbano e regionale.....	27
4. Preparazione di una proposta di finanziamento per la modifica delle linee o l'introduzione di linee aggiuntive nel trasporto stradale nazionale e internazionale nella Regione Obalno-Kraška ..	27
4.1 Misure proposte e nuove linee.....	27
4.2 Stime dei costi	28
4.3 Possibilità di finanziamento.....	29

1. Introduzione

Il progetto di capitalizzazione INTER BIKE III del programma INTERREG VI-A Italia-Slovenia 2021-2027 trasferisce i risultati dei due precedenti progetti sullo sviluppo del ciclismo e la promozione delle destinazioni turistiche ciclistiche a nuovi territori nell'area transfrontaliera, ovvero il Comune di Ilirska Bistrica e le Valli dei fiumi Torre e Natisone in Friuli Venezia Giulia. Nell'ambito del progetto è previsto anche il trasferimento di buone pratiche tra i partner.

Nella Regione Obalno-Kraška è prevista la preparazione della proposta del miglioramento delle linee di trasporto pubblico suburbano sul modello della vicina Regione Friuli Venezia Giulia. Il partner di progetto Centro Regionale di Sviluppo Capodistria ha previsto la realizzazione di uno studio sul trasporto pubblico di passeggeri su linee regolari nel traffico stradale e ferroviario interno e internazionale nella Regione Obalno-Kraška, cofinanziato nell'ambito del programma Interreg VI-A Italia-Slovenia 2021-2027.

Il contenuto dello studio è suddiviso in tre parti.

La prima parte comprende l'analisi delle attuali linee urbane ed extraurbane di trasporto pubblico su autobus, del trasporto ferroviario passeggeri e dei trasporti internazionali su strada e ferrovia nella Regione Obalno-Kraška. La regione comprende otto comuni: Ankaran-Ancarano, Divača, Hrpelje-Kozina, Izola-Isola, Komen, il Comune città di Capodistria, Piran-Pirano e Sežana. Nell'analisi delle linee di trasporto passeggeri internazionale si deve tenere conto delle fermate delle linee che collegano la Regione Obalno-Kraška con la Regione Friuli Venezia Giulia nella Repubblica Italiana e con Istarska županija nella Repubblica di Croazia. L'analisi si basa sui nuovi orari degli autobus interurbani entrati in vigore il 1° luglio 2024.

La seconda parte contiene proposte di miglioramento del trasporto pubblico di linea di passeggeri nel traffico stradale interno e internazionale nella regione statistica Obalno-Kraška. Le proposte riguardano la modifica degli itinerari o delle linee esistenti del trasporto urbano ed extraurbano, l'aggiunta di nuovi itinerari o linee o la loro soppressione; la modifica, la soppressione o l'aggiunta di nuovi itinerari e linee nel trasporto stradale interno con tutte le regioni limitrofe; miglioramenti nel trasporto passeggeri integrato; introduzione di linee stagionali di autobus per il trasporto di biciclette.

La terza parte comprende la valutazione finanziaria delle modifiche proposte e le proposte di finanziamento con fondi nazionali e comunali. La proposta costituisce la base per le discussioni con lo Stato sull'ottimizzazione delle linee di trasporto pubblico passeggeri su autobus e sulle misure correlate.

2. Analisi delle linee urbane ed extraurbane esistenti del trasporto pubblico su autobus, del trasporto ferroviario passeggeri e del trasporto passeggeri nel trasporto internazionale su strada e ferroviario nella Regione Obalno-Kraška

2.1 Descrizione della regione statistica Obalno-Kraška

La regione comprende otto comuni. I comuni di Ancarano, Isola, Capodistria e Pirano rappresentano la parte istriana, mentre i comuni di Divača, Hrpelje-Kozina, Komen e Sežana rappresentano la parte brkinsko-kraška. La densità demografica è leggermente superiore alla media slovena. La distribuzione della

popolazione è disomogenea, con un'alta concentrazione nei comuni costieri e una minore densità nell'entroterra.

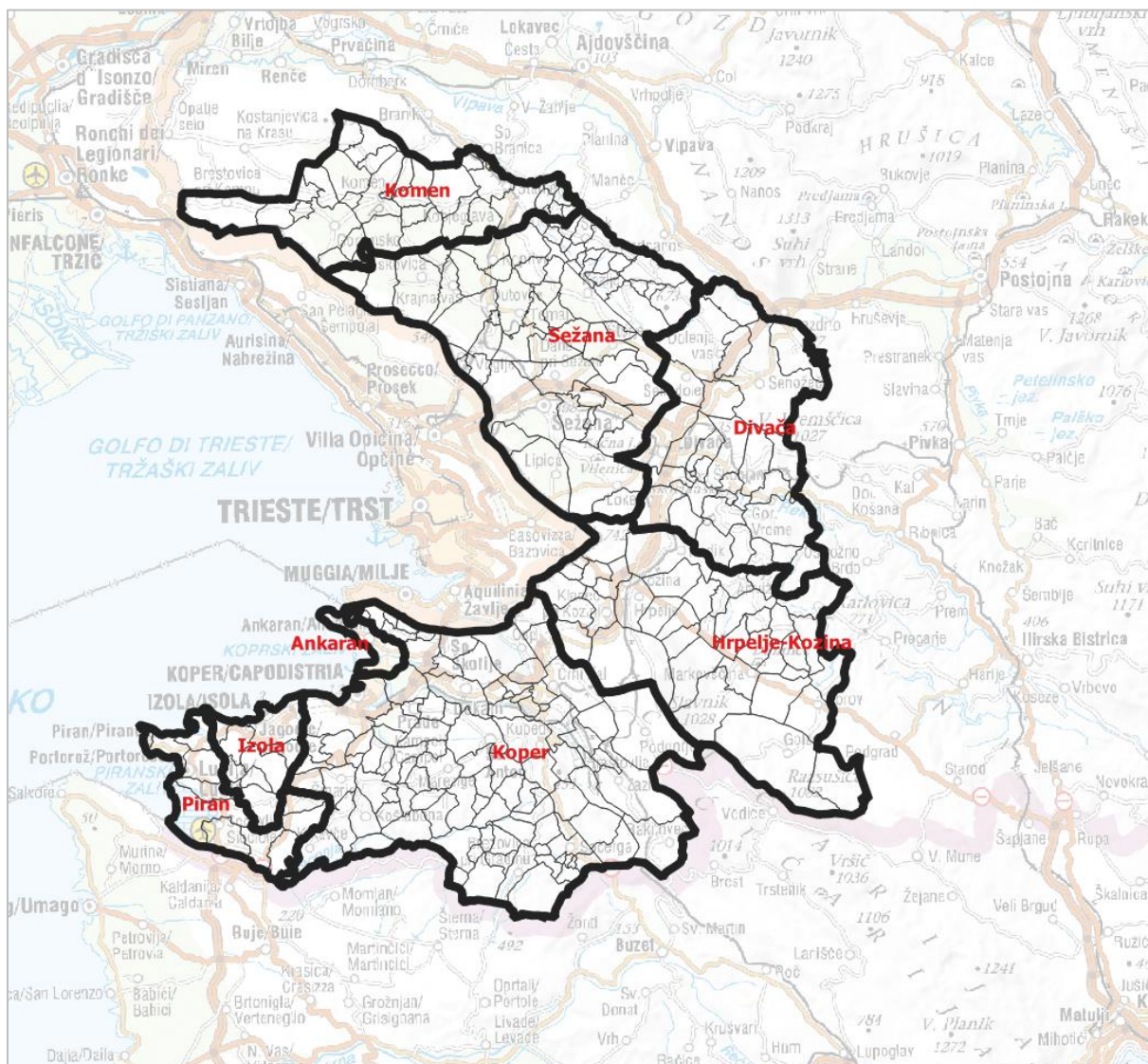


Figura 1: Rappresentazione dell'area della regione statistica Obalno-Kraška e dei confini degli insediamenti

2.2 Abitudini di viaggio e migrazioni lavorative

La percentuale di viaggi che iniziano e finiscono all'interno della regione è dell'88,8%. La maggior parte dei viaggi prima dell'analisi del ritorno a casa è dovuta al lavoro (27%), il 20,3% è per fare shopping e il 17,5% per il tempo libero. Una parte della popolazione attiva si reca al lavoro in altre regioni. Alla fine del 2023, il 22,4% della popolazione attiva era costituito da lavoratori migranti interregionali. Il comune di Komen ha la percentuale più alta di lavoratori attivi impiegati al di fuori della regione. Seguono Hrpelje-Kozina e Ancarano.

Il mezzo di trasporto più utilizzato è l'auto. Il 78% della popolazione si sposta in auto, il 14% a piedi, il 4% utilizza i mezzi pubblici e lo stesso percentuale va in bicicletta.

2.3 Servizio di linea di trasporto di persone su strada

2.3.1 Fermate dell'autobus

Nella regione sono registrate 302 stazioni o fermate di autobus e 21 stazioni ferroviarie. In proporzione alle dimensioni del comune e alla densità di popolazione, il maggior numero di fermate di autobus si trova nel comune di Capodistria e il minor numero nel comune di Ancarano.

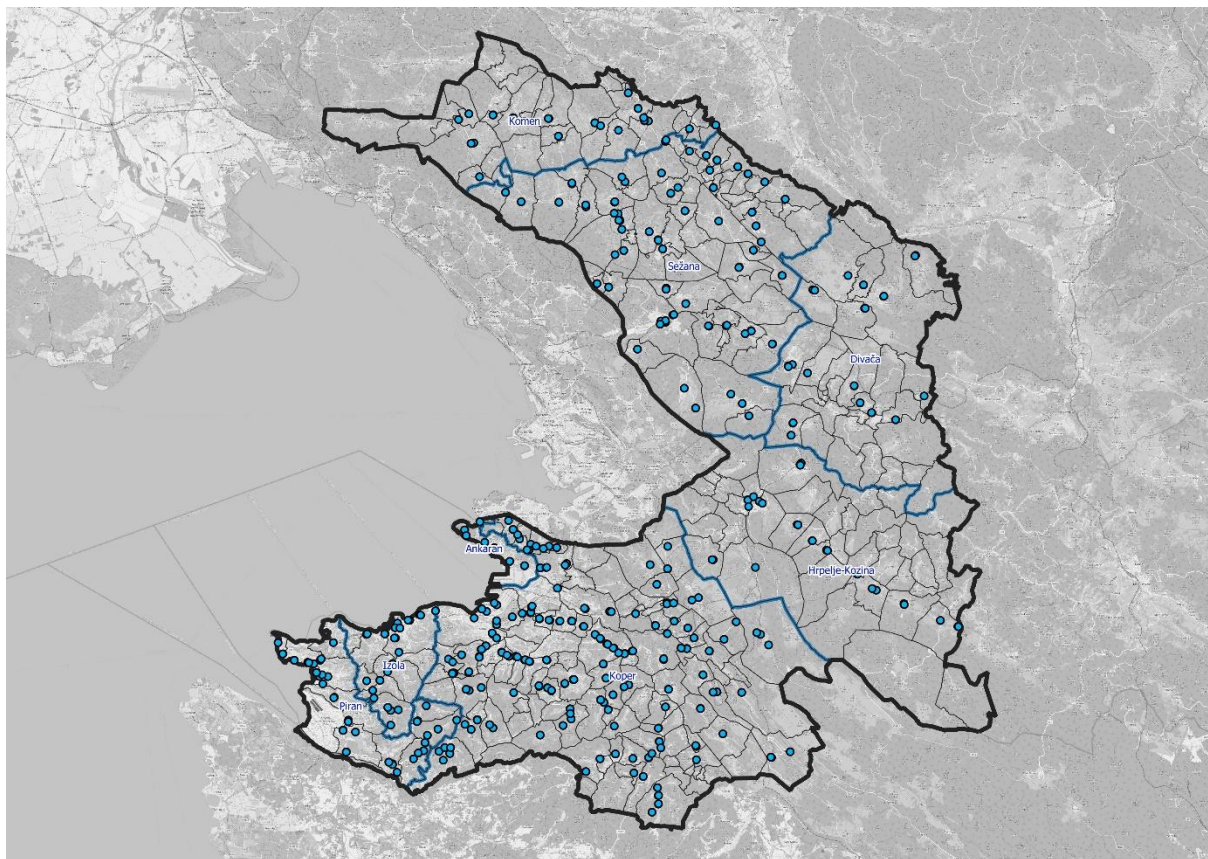


Figura 2: Visualizzazione delle fermate degli autobus nella Regione Obalno-Kraška

A livello comunale, la percentuale più alta di insediamenti senza almeno una fermata dell'autobus è stata registrata nel comune di Hrpelje-Kozina, ovvero il 72%, che rappresenta il 37% della popolazione del comune. Una percentuale superiore al 35% di insediamenti senza fermata è stata rilevata anche nei comuni di Capodistria, Isola e Sežana, ma in questi comuni la percentuale di residenti che vivono in insediamenti senza fermata non supera il 10%. Nei comuni di Pirano e Ancarano ogni insediamento ha almeno una fermata dell'autobus, mentre il comune di Ancarano è registrato nel registro delle unità territoriali come un unico insediamento.

2.3.2 Frequenza delle corse degli autobus delle linee interurbane

Lo studio ha analizzato la frequenza delle corse di tutte le linee di autobus interurbane gestite dai vettori nella Regione Obalno-Kraška. Il trasporto pubblico interurbano funziona secondo il principio che i centri abitati più piccoli sono collegati a quelli più grandi, ovvero ai centri comunali o funzionali. Da qui il passeggero può prendere una linea diretta che collega due centri comunali o funzionali. Se viene rilevato un collegamento inadeguato tra un insediamento e un centro più grande, significa che lo standard di accessibilità con il trasporto pubblico locale è in generale basso o inadeguato per quell'insediamento.

Sulla base del registro vigente degli orari degli autobus interurbani, per ogni fermata viene calcolato il numero di corse giornaliere nei giorni indicati. Viene considerata separatamente la frequenza nei giorni feriali, nei sabati e nelle domeniche e nei giorni festivi. Il set di dati per l'analisi della frequenza delle corse si basa sulle date indicate di seguito:

- **giornata lavorativa: mercoledì – 13.11.2024,**
- **fine settimana: sabato – 16.11.2024,**
- **fine settimana: domenica – 17.11.2024 in**
- **giorno non lavorativo: giorno festivo – 31.10.2024.**

Le fermate degli autobus sono suddivise in quattro gruppi in base al numero di corse giornaliere:

- **gruppo 0:** senza corse
- **gruppo 1:** frequenza insoddisfacente – 8 coppie al giorno (fino a 15 corse al giorno)
- **gruppo 2:** frequenza soddisfacente – da 8 a 22 coppie al giorno (da 16 alle 45 corse al giorno)
- **gruppo 3:** frequenza adeguata – 23 o più coppie al giorno (46 o più corse al giorno).

Se vogliamo un buon trasporto pubblico, la frequenza delle corse nel trasporto interurbano dovrebbe essere:

- nei giorni feriali nelle ore di punta **ogni 30 minuti** o meno, fuori dalle ore di punta **fino a un'ora**, il che per definizione corrisponde al **gruppo 3**, e
- il sabato, la domenica e nei giorni festivi la frequenza delle corse dovrebbe essere al massimo **ogni due ore**, il che corrisponde al **gruppo 2**.

La classe 1 rappresenta il numero di partenze delle linee istituite per scopi specifici (ad esempio, per il trasporto degli studenti delle scuole superiori) o che garantiscono l'accessibilità minima di un determinato insediamento con il trasporto pubblico locale. È caratteristico che, con una frequenza di corse così bassa, nel tardo pomeriggio non siano disponibili corse.

Analisi del numero di partenze per giorno lavorativo

La seguente immagine mostra le fermate in base alla scala cromatica relativa alla classe di frequenza delle partenze. Il colore verde indica le fermate con una frequenza di partenza adeguata (gruppo 3), l'arancione una frequenza soddisfacente (gruppo 2), il rosso una frequenza insoddisfacente (gruppo 1) e il nero le fermate senza corse nel giorno in questione. Il colore verde è visibile nell'area della città di Capodistria, nel corridoio costiero tra Capodistria e Pirano, nella fascia costiera tra Pirano e Lucia. Un livello soddisfacente di partenze (colore verde) in alcune fermate è visibile anche nel corridoio delle linee interurbane Capodistria – Kozina – Divača – Sežana.

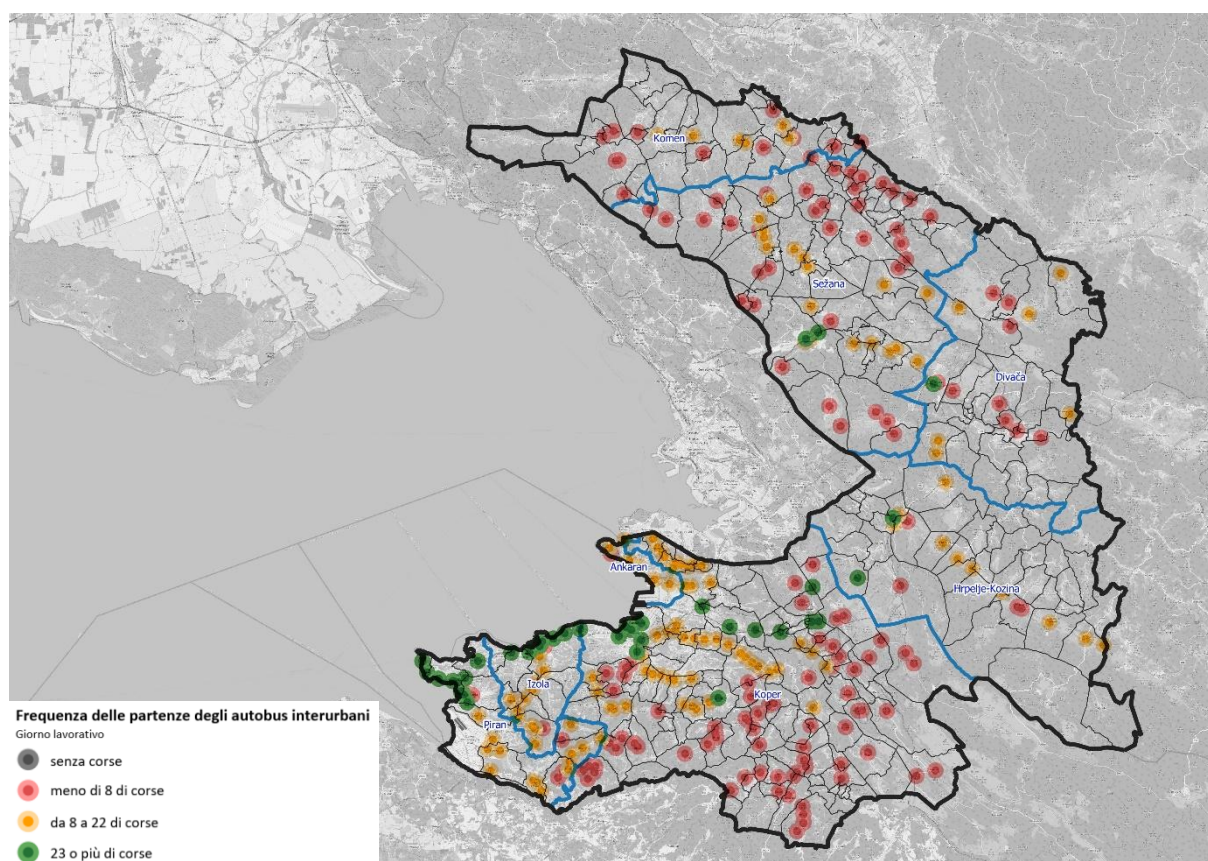


Figura 3: Numero di partenze dell'autobus per fermata nei giorni lavorativi

Il livello di partenza del gruppo 2 (colore arancione delle fermate) si evidenzia nelle fermate dei centri urbani del comune di Capodistria, nell'entroterra dei comuni di Isola e Pirano, ad Ancarano e nel corridoio delle linee interurbane tra Kozina e Starod e Divača – Sežana – Komen. Negli altri centri abitati la frequenza delle partenze degli autobus è inferiore a 8 coppie al giorno.

A livello della Regione Obalno-Kraška, il 12% delle fermate ha una frequenza di partenze adeguata, il 40% soddisfacente e il 48% insoddisfacente.

Analisi del numero di partenze il sabato

Il numero di partenze il sabato è notevolmente inferiore rispetto ai giorni feriali. Il numero di fermate senza partenze è elevato soprattutto in tutti i centri abitati dell'entroterra dell'intera regione. Solo nei centri abitati suburbani dei comuni di Capodistria e Pirano e ad Ancarano è stato istituito un servizio, ma a un livello insoddisfacente – classe 1 (fino a 8 coppie di partenze).

Il sabato la frequenza delle partenze diminuisce anche in alcuni quartieri della città di Capodistria rispetto ai giorni feriali. Una frequenza adeguata è garantita nel quartiere di Capodistria, in alcune fermate di Izola grazie alla linea Capodistria-Pirano e nel corridoio delle linee Pirano-Portorose-Lucia.

Nei comuni del Carso, la frequenza adeguata delle partenze degli autobus il sabato (colore arancione) è garantita solo alle fermate di Divača e Sežana.

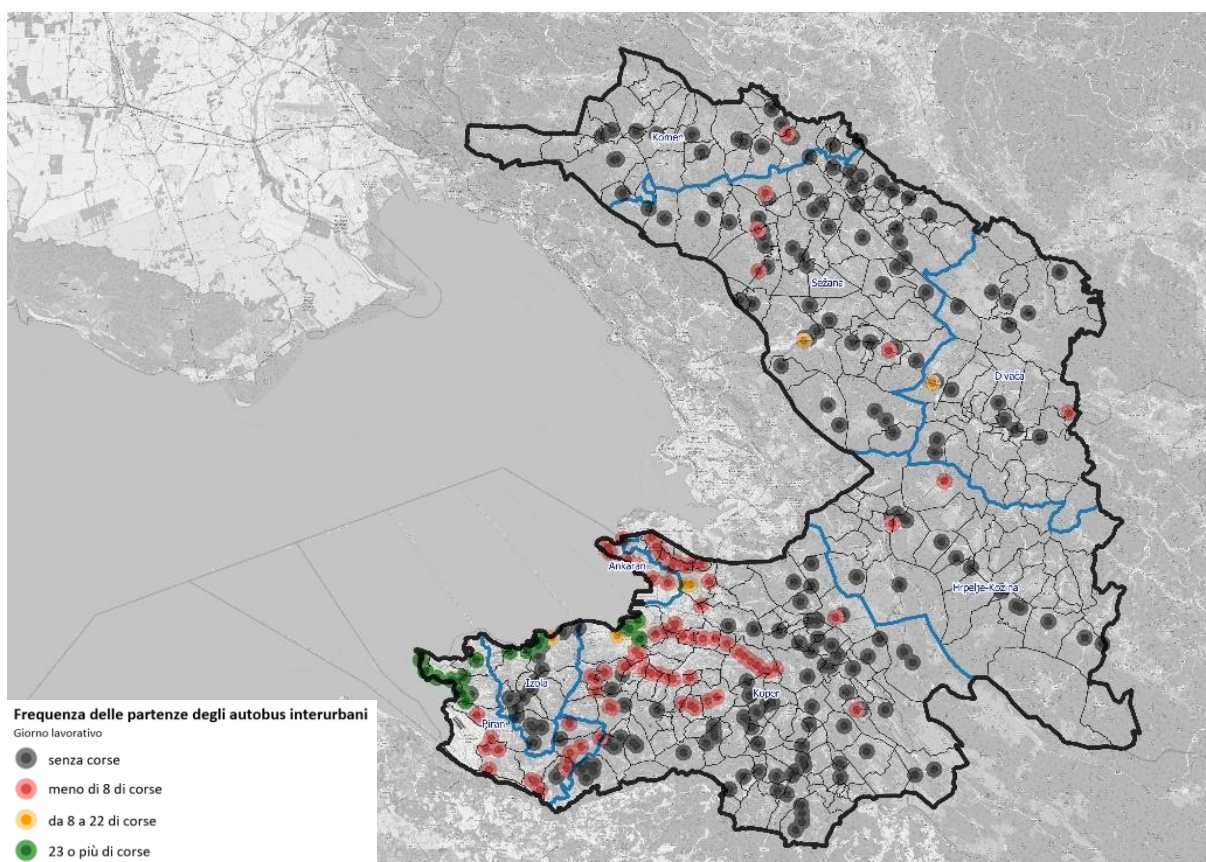


Figura 4: Numero di partenze dell'autobus per fermata il sabato

Analisi del numero di partenze la domenica

L'offerta domenicale del trasporto pubblico passeggeri su autobus è paragonabile a quella del sabato. La domenica sono attivi alcuni collegamenti dai centri abitati dell'entroterra delle comuni carsiche (Starod-Kozina, Senožeče-Divača-Sežana, Štanjel-Dutovlje-Sežana), che il sabato non sono disponibili.

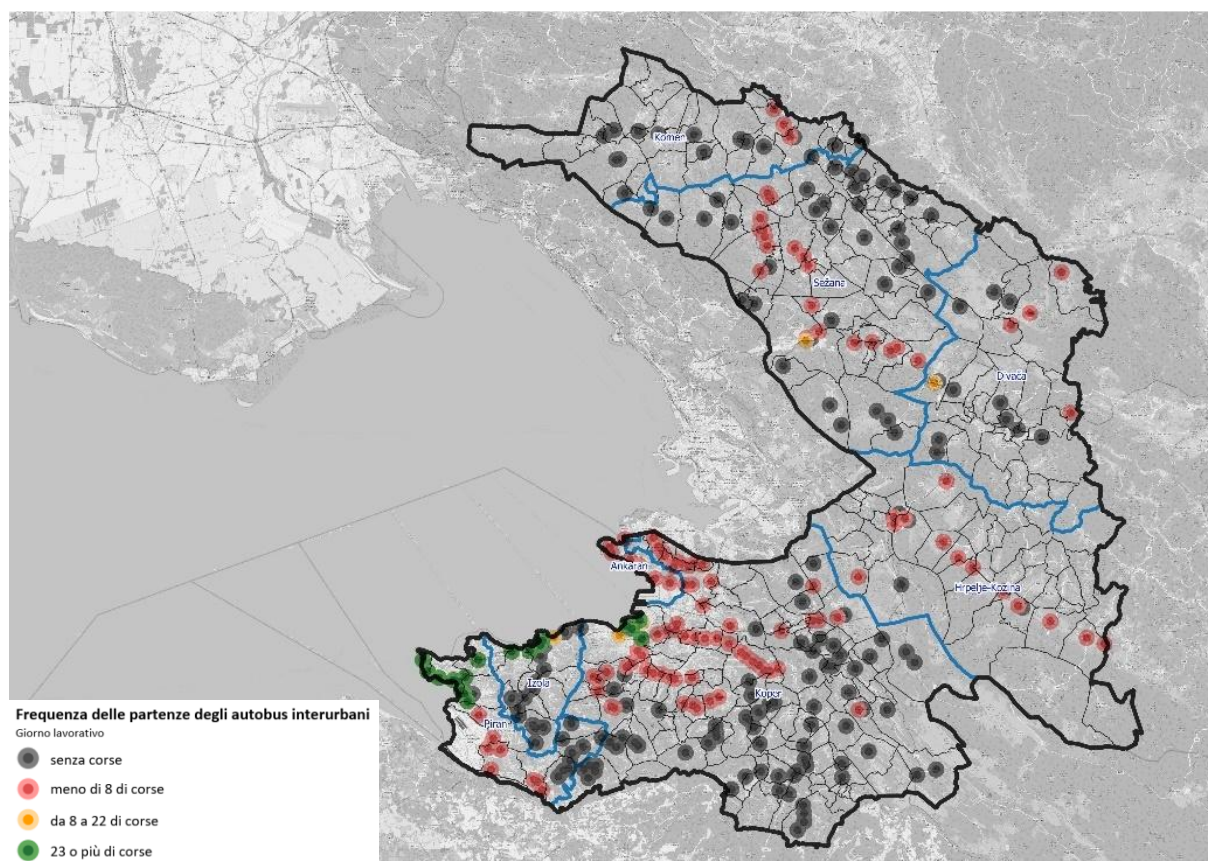


Figura 5: Numero di partenze dell'autobus per fermata la domenica

Analisi del numero di partenze nei giorni festivi (giorni non lavorativi)

La frequenza delle partenze degli autobus nei giorni festivi è minima. Il numero di fermate senza corse è massimo e supera l'85% in tutti i comuni del Carso. A livello regionale, la percentuale di fermate senza partenze è del 67%.

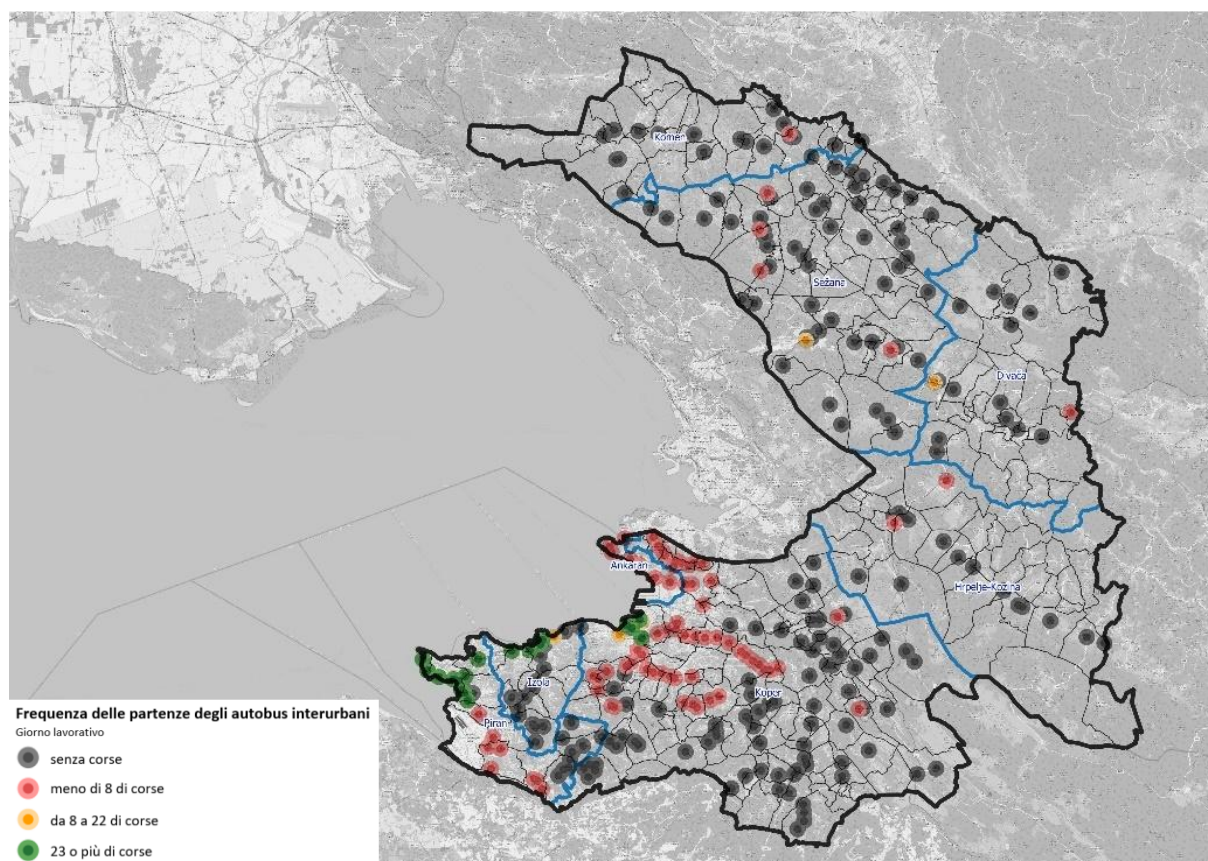


Figura 6: Numero di partenze dell'autobus per fermata nei giorni festivi (giorni non lavorativi)

2.3.3 Collegamento dei centri comunali nella Regione Obalno-Kraška

Nella valutazione del collegamento dei centri comunali con il trasporto interurbano in autobus vengono analizzate tre caratteristiche, ovvero:

- **tipo di collegamento:** senza cambi (con fermata intermedia) o con cambi,
- **frequenza delle partenze:** nei giorni feriali e nei fine settimana il sabato e
- **durata del viaggio:** compreso il tempo previsto per raggiungere la fermata.

Tipo di collegamento con il trasporto autobus

I tipi di collegamenti sono suddivisi in diretti, in cui il passeggero non deve cambiare autobus, e con cambio. Tra i collegamenti diretti sono inclusi anche quelli che prevedono una sosta più lunga (ad esempio superiore a 10 minuti) per consentire il collegamento con altre linee, ma senza che il passeggero debba cambiare mezzo di trasporto per raggiungere la destinazione.

Se è stato istituito un collegamento diretto (linea diretta), nella tabella è indicato "diretto", mentre in caso di sosta è aggiunta la parola 'sosta' tra parentesi. Il collegamento indiretto è contrassegnato dalla parola

“cambio”. In caso di più tipi di collegamenti nel corso della giornata, questi sono indicati e separati da un trattino. Il tipo di collegamento prevalente è indicato per primo.

Tabella 1: Tipi di collegamenti tra i centri comunali

	Ankaran	Divača	Hrpelje-Kozina	Izola	Komen	Koper	Piran	Sežana
Ankaran	x	cambio-sosta	cambio-sosta	diretto (sosta)	cambio	diretto	diretto (sosta)	cambio-sosta
Divača	cambio-sosta	x	diretto	diretto (sosta)	cambio	diretto	diretto (sosta)	diretto
Hrpelje-Kozina	cambio-sosta	diretto	x	diretto (sosta)	cambio	diretto	diretto (sosta)	diretto
Izola	diretto (sosta)	diretto (sosta)	diretto (sosta)	x	cambio	diretto	diretto	diretto (sosta) - cambio
Komen	cambio	cambio	cambio	cambio	x	cambio	cambio	cambio - diretto
Koper	diretto	diretto	diretto	diretto	cambio	x	diretto	diretto - cambio
Piran	diretto (sosta)	diretto (sosta)	diretto (sosta)	diretto	cambio	diretto	x	diretto (sosta) - cambio
Sežana	cambio-sosta	diretto	diretto	sosta (cambio)	cambio - diretto	diretto - cambio	diretto (sosta) - cambio	x

Frequenza delle partenze

Una delle caratteristiche che rendono attraente l'uso del trasporto pubblico è la frequenza delle partenze. Nella matrice sono indicate le partenze disponibili per ogni singola tratta come collegamento diretto o con cambio in un tempo ragionevole. L'analisi è stata effettuata per l'offerta nei giorni feriali e per il sabato. Il numero di partenze è cambiato più volte dopo il 1° luglio 2024, quando sono stati introdotti i nuovi orari, e durante la stesura di questo studio è in corso un continuo adeguamento alle esigenze degli utenti.

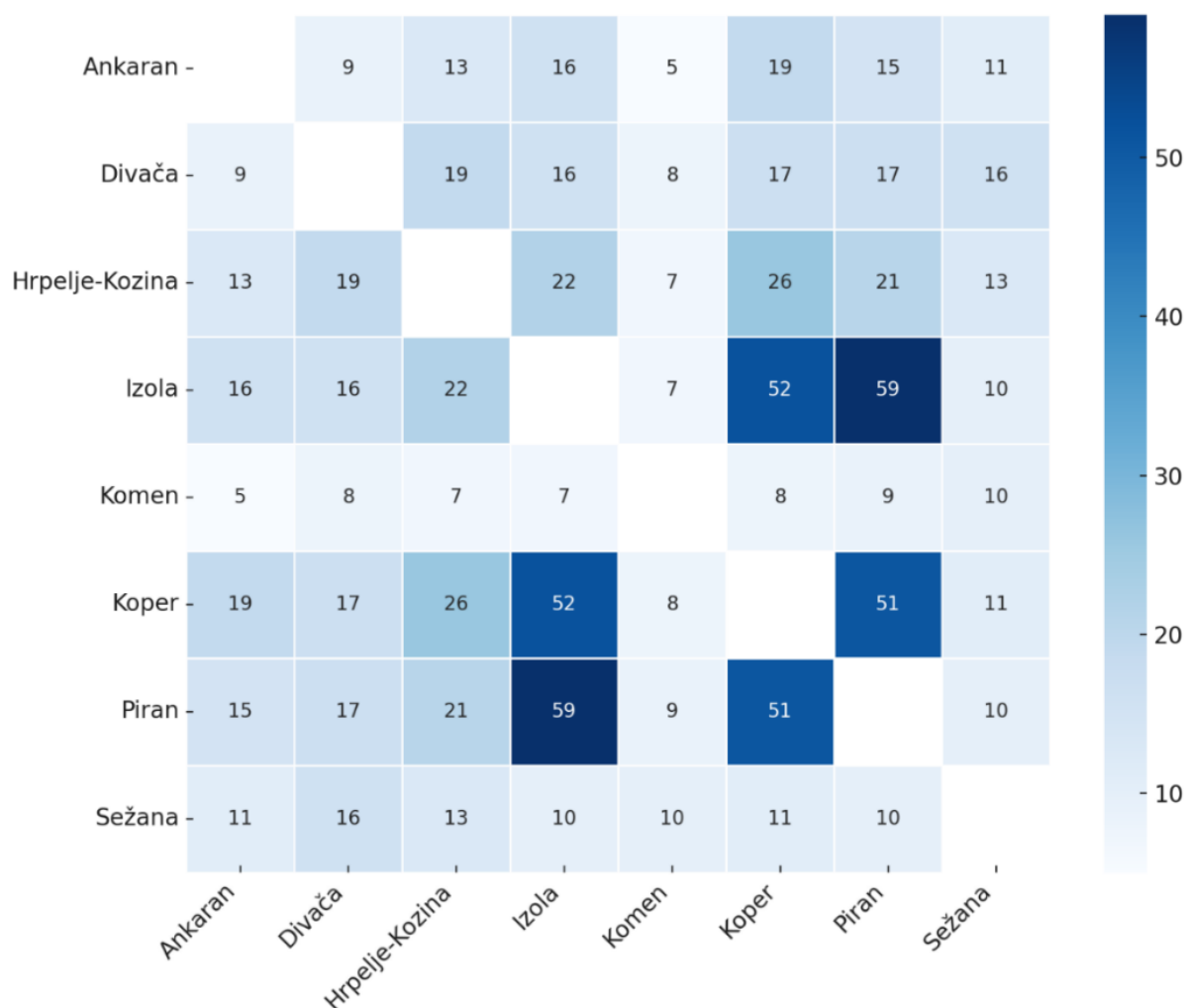


Figura 7: Numero di partenze tra i centri comunali nei giorni feriali

L'offerta è notevolmente inferiore durante il fine settimana, in particolare il sabato. Tra le città costiere di Capodistria, Isola e Pirano, le partenze sono circa il 50% in meno rispetto ai giorni feriali, il che significa una partenza ogni ora. Tra Ancarano e le altre città costiere ci sono meno di 10 partenze, mentre sulle altre tratte al massimo 3. Diversi centri comunali nel fine settimana non sono collegati al trasporto interurbano.

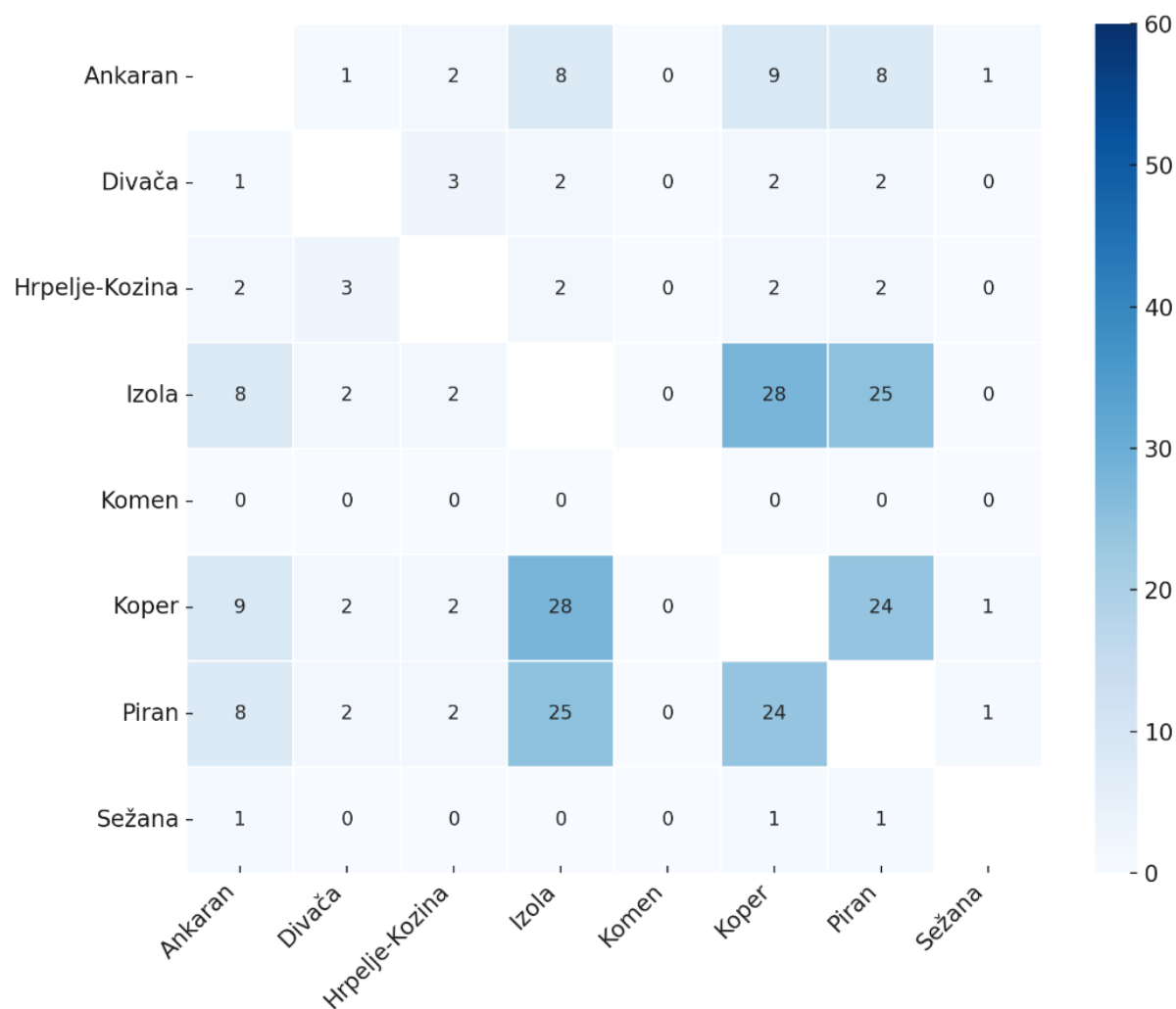


Figura 8: Numero di partenze tra i centri comunali il sabato

Durata del viaggio

Il tempo di percorrenza dipende dalla distanza tra il punto di partenza e quello di arrivo, dalla durata delle fermate e dai tempi di transito. I dati sono stati ricavati dal www.nap.si (Punto di accesso nazionale ai dati sul traffico). Il tempo di percorrenza è calcolato tenendo conto dell'accesso a piedi dal punto di partenza alla fermata, del tempo di percorrenza del veicolo secondo l'orario (tenendo conto del tempo necessario per il trasferimento tra le fermate e di eventuali soste del veicolo) e del tempo di percorrenza a piedi dalla fermata finale alla località rappresentativa del centro comunale.

Di seguito è riportato un grafico con il tempo di percorrenza più breve tra due centri comunali.

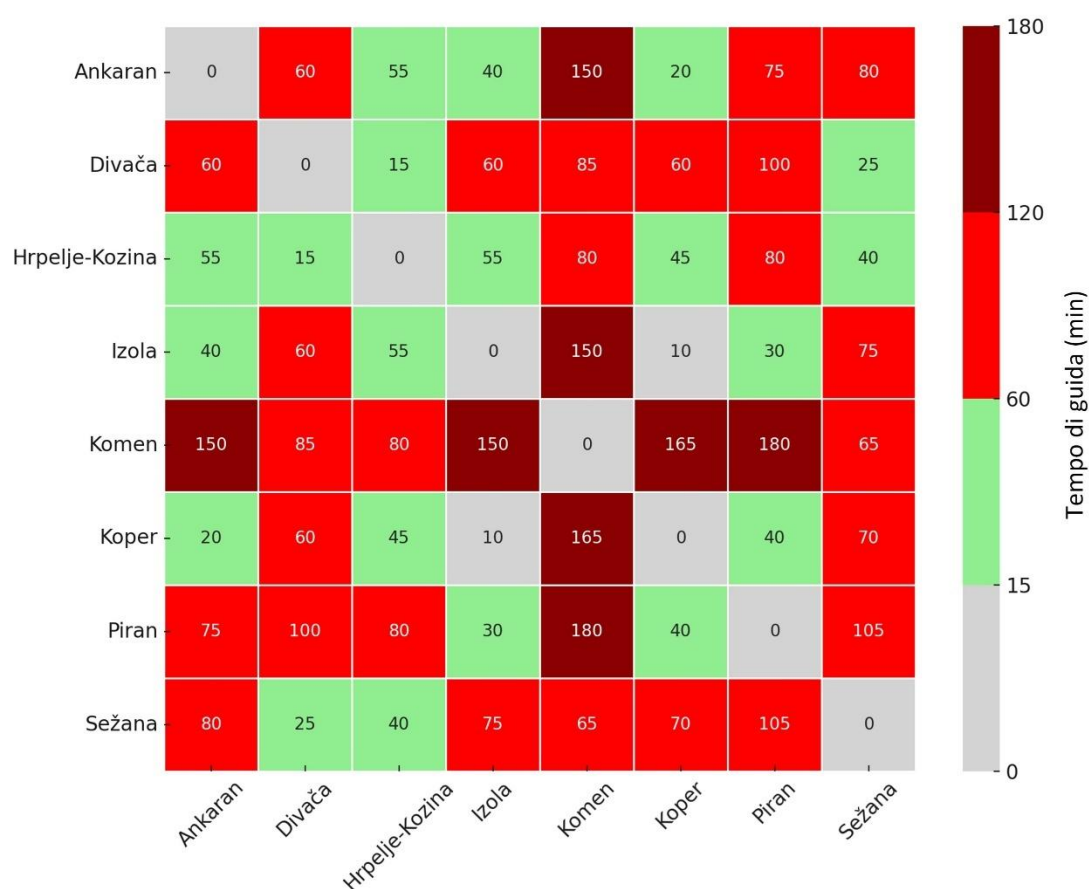


Figura 9: Tempo di percorrenza tra i centri comunali con il trasporto interurbano in autobus (minuti)

Il tragitto più veloce è quello tra Capodistria e Isola. Ci vogliono fino a 30 minuti tra Ancarano e Capodistria, tra Divača, Kozina (Hrpelje) e Sežana e tra Pirano e Isola. Il modo più veloce per raggiungere Komen è partire da Sežana, ma ci vogliono comunque almeno 65 minuti.

2.3.4 Offerte complementari di trasporto interurbano

Integrazione dei trasporti scolastici e interurbani nel Comune città di Capodistria

Nel Comune città di Capodistria è stata realizzata l'integrazione dei trasporti scolastici con l'attuale trasporto interurbano di linea, con l'obiettivo di aumentare l'efficienza e l'economicità del sistema di trasporto pubblico locale. La nuova soluzione integrata è in vigore dal marzo 2025 sulle tratte Gračišče–Hrvoji–Gračišče e Gračišče–Movraž–Sočerga–Gračišče.

Trasporto su richiesta nei comuni del Carso e dei Brkini

Il servizio Local Connected with ToyotaGo! rappresenta una forma moderna di trasporto su richiesta, attivo nei comuni di Divača, Hrpelje-Kozina, Komen e Sežana. Ha lo scopo di migliorare la mobilità locale nelle zone più disperse e rurali e offre una soluzione di trasporto pubblico economica, flessibile e facile da usare. I trasporti possono essere prenotati tramite l'app mobile ToyotaGO, dove l'utente sceglie l'ora e il luogo di

partenza e la destinazione. Il servizio è disponibile tutti i giorni lavorativi, dal lunedì al venerdì, dalle 6:00 alle 19:00. Il prezzo della corsa varia da 1,50 € per distanze fino a 2 km e aumenta gradualmente fino a un massimo di 4,00 € per tratte superiori a 25 km. Ai cittadini di età superiore ai 65 anni, il costo del trasporto è interamente sovvenzionato dalla comunità locale. Quattro comuni del Carso destinano a questo scopo 140.000 euro all'anno.

2.3.5 Trasporto autobus internazionale

Le linee internazionali di autobus viaggiano in direzione Italia e Croazia.

Il vettore Arriva, che effettua trasporti interurbani di linea nella Regione Obalno-Kraška, opera sulla tratta Capodistria – Bertoki – Ancarano – Škofije – Škofije confine – Trieste (stazione centrale). Ci sono 7 coppie di corse al giorno (giorni feriali) e 5 coppie di corse il sabato. La domenica e nei giorni festivi il servizio non è attivo.

L'autobus Flixbus fa collegamenti diretti internazionali di andata e ritorno da Capodistria e Portorose verso l'Italia e la Croazia.

2.4 Trasporto ferroviario di passeggeri

2.4.1 Stazioni ferroviarie

Nella Regione Obalno-Kraška si snodano le linee principali 62 Capodistria – Prešnica, 60 Prešnica – Divača e 50 Lubiana – Divača – Sežana (con proseguimento verso l'Italia) e le linee regionali 70 Sežana – Nova Gorica e 61 Prešnica – Podgorje - Rakitovec (con proseguimento verso la Croazia).



Figura 10: Visualizzazione delle linee ferroviarie nella Regione Obalno-Kraška (fonte: SŽ-Infrastruktura d.o.o.)

Le linee ferroviarie attraversano 5 comuni. I comuni di Pirano, Isola e Ancarano non hanno accesso diretto alla rete ferroviaria e sono collegati principalmente tramite la stazione ferroviaria più vicina a Capodistria. Sulle linee ferroviarie della Regione Obalno-Kraška si trovano 22 stazioni ferroviarie o fermate per il trasporto passeggeri, ma non tutte sono attive (il treno non si ferma). La maggior parte delle fermate o stazioni si trova nei comuni di Capodistria e Sežana. Nel comune di Komen la stazione ferroviaria si trova solo a Štanjel.

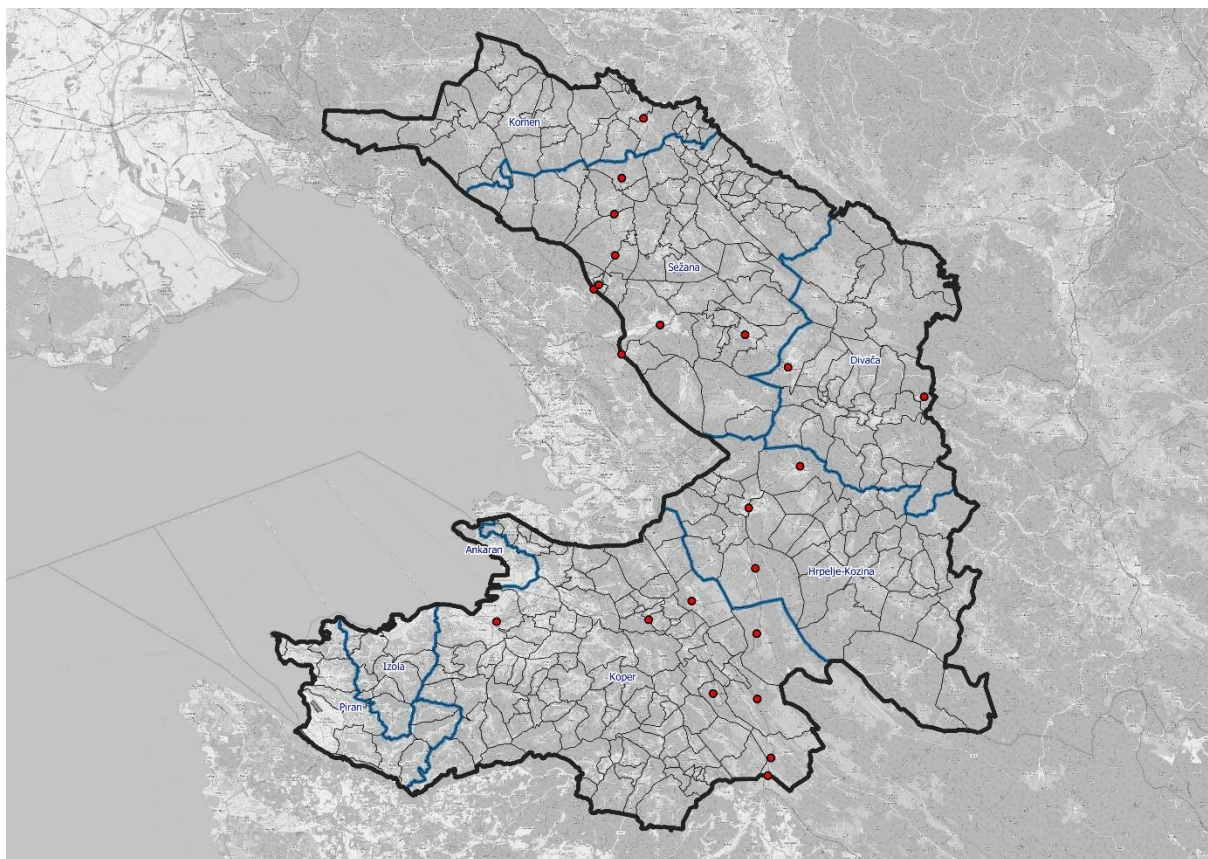


Figura 11: Visualizzazione delle stazioni e fermate ferroviarie nella Regione Obalno-Kraška

2.4.2 Collegamento dei centri comunali con il trasporto ferroviario

I centri comunali della regione statistica Obalno-Kraška sono collegati dalle linee ferroviarie che collegano Capodistria – Divača, Divača – Sežana e Sežana – Nova Gorica.

Sulle linee ferroviarie 60 (Divača – scalo di Prešnica) e 62 (scalo di Prešnica – Capodistria), a causa dei limiti di capacità e della priorità del trasporto merci, il trasporto passeggeri è limitato o sostituito da mezzi alternativi. Tra le stazioni di Divača e Capodistria circolano autobus che fermano in tutte le stazioni e fermate dove fermano anche i treni.

La stazione ferroviaria di Capodistria è la stazione terminale e rappresenta la stazione di ingresso e di uscita per tutti i comuni costieri. I treni passeggeri sulla linea Capodistria – Lubiana collegano Capodistria, Kozina e Divača con una linea ferroviaria diretta. Nel mese di gennaio 2025 sono previste cinque partenze nei giorni feriali, di cui tre con autobus. Sulla tratta tra Sežana e Divača ci sono 15 partenze giornaliere di treni che proseguono verso Lubiana.

La linea regionale 70 (Sežana-Jesenice) attraversa le stazioni di Kreplje, Dutovlje e Kopriva nel comune di Sežana e Štanjel nel comune di Komen. Nei giorni feriali ci sono 5 partenze di treni sulla tratta Sežana - Nova Gorica.

Il collegamento tra i centri comunali con il trasporto ferroviario è quindi costituito da tre collegamenti ferroviari. Il cambio di linea avviene a Divača e Sežana. Nella seguente tabella è indicato il tipo di collegamento tra i centri comunali con il trasporto ferroviario.

Tabella 2: Tipi di collegamento dei centri comunali con il treno

	Ankaran	Divača	Hrpelje-Kozina	Izola	Komen (Štanjel)	Koper	Piran	Sežana
Ankaran		via la stazione KP - diretto	via la stazione KP - diretto	x	via la stazione KP - cambio a Divača e Sežana	x	x	via la stazione KP - cambio a Divača
Divača	via la stazione KP - diretto		diretto	via la stazione KP - diretto	cambio a Sežana	diretto	via la stazione KP - diretto	diretto
Hrpelje-Kozina	via la stazione KP - diretto	diretto		via la stazione KP - diretto	cambio a Divača e Sežana	diretto	via la stazione KP - diretto	cambio a Divača
Izola	x	via la stazione KP - diretto	via la stazione KP - diretto		preko postaje KP - cambio a Divača e Sežana	x	x	via la stazione KP - cambio a Divača
Komen (Štanjel)	via la stazione KP - cambio a Divača e Sežana	cambio a Sežana	cambio a Divača e Sežana	via la stazione KP - cambio a Divača e Sežana		cambio a Divača e Sežana	via la stazione KP - cambio a Divača e Sežana	diretto
Koper	x	diretto	diretto	x	cambio a Divača e Sežana		x	cambio a Divača
Piran	x	via la stazione KP - diretto	via la stazione KP - diretto	x	via la stazione KP - cambio a Divača e Sežana	x		via la stazione KP - cambio a Divača
Sežana	via la stazione KP - cambio a Divača	diretto	cambio a Divača	via la stazione KP - prestop v Divači	diretto	cambio a Divača	via la stazione KP - cambio a Divača	

È stato riscontrato che solo cinque (5) collegamenti intercomunali sono collegati con una linea ferroviaria diretta.

Frequenza delle partenze dei treni

Il numero di partenze dei treni è indicato per i giorni feriali e il sabato. In base al numero di partenze dei treni, il collegamento migliore è quello tra Divača e Sežana, con 15 coppie di partenze. Per tutti gli altri collegamenti tra i centri comunali sono disponibili da quattro (4) a sei (6) coppie di partenze al giorno.

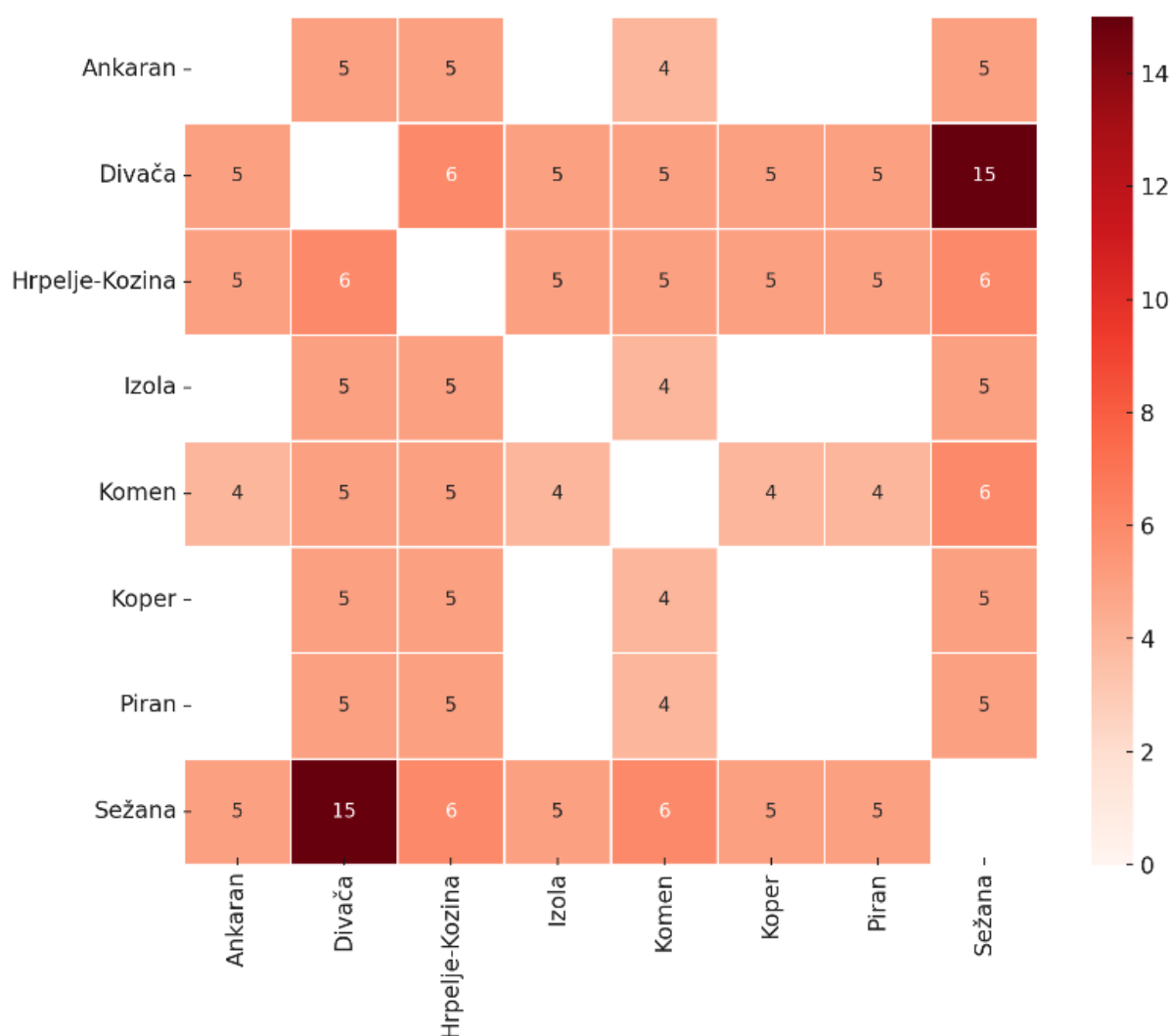


Figura 12: Numero di partenze tra i centri comunali nei giorni feriali

Il sabato, come per il trasporto in autobus, anche la frequenza delle partenze dei treni è inferiore. Su alcune tratte l'offerta si dimezza. Tuttavia, il sabato il treno offre collegamenti migliori rispetto all'autobus, se si escludono i comuni costieri (dove la ferrovia non è disponibile). In generale, l'offerta di trasporto pubblico il sabato è insufficiente.

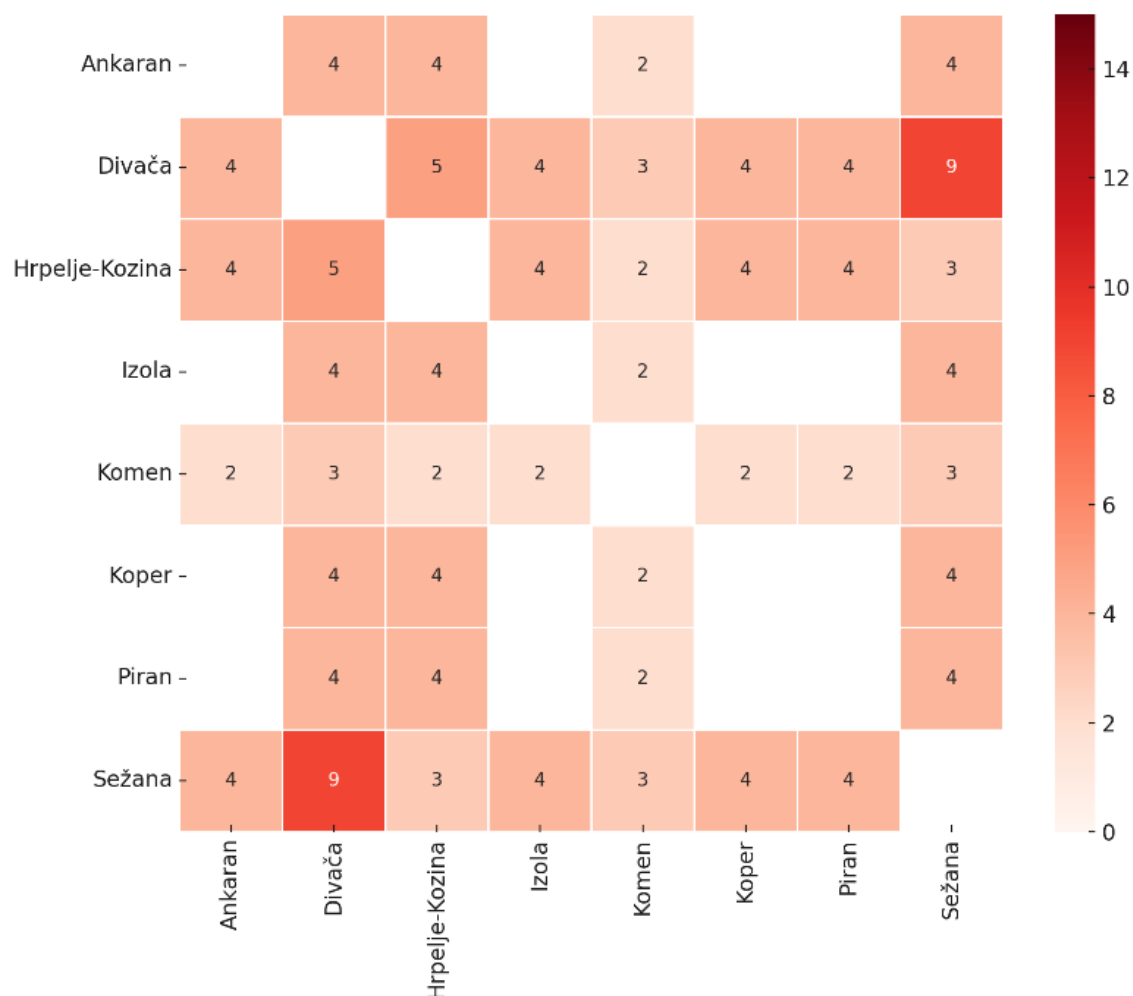


Figura 13: Numero di partenze tra i centri comunali il sabato

I tempi di percorrenza tra i centri comunali in treno

I tempi di percorrenza sono stati ricavati dal sito web delle Ferrovie Slovene. Sono indicati il tempo di percorrenza minimo e massimo. Se il tempo è legato al trasporto sostitutivo, questo viene preso in considerazione. La durata del viaggio dai centri comunali costieri che non dispongono di una stazione ferroviaria è calcolata partendo da o arrivando a Capodistria, senza tenere conto del tempo necessario per raggiungere la stazione ferroviaria di Capodistria, poiché questo può variare notevolmente a seconda del mezzo di trasporto utilizzato (bicicletta, autobus pubblico, auto privata).

Tabella 3: Durata del viaggio in treno tra le stazioni dei centri comunali in minuti

	Ankaran*	Divača	Hrpelje-Kozina	Izola*	Komen (Štanjel)	Koper	Piran*	Sežana
Ankaran*		46	33	x	85 - 105	x	x	57 - 80
Divača	46		11 - 19	46	37 - 46	46	46	10
Hrpelje-Kozina	33	11 - 19		20 - 33	51 - 240	20 - 33	20 - 33	25 - 51
Izola*	x	46	20 - 33		85 - 105	x	x	57 - 80
Komen (Štanjel)	85 - 105	37 - 46	51 - 240	85 - 105		85 - 105	85 - 105	20
Koper	x	46	20 - 33	x	85 - 105		x	57 - 80
Piran*	x	46	20 - 33	x	85 - 105	x		57 - 80
Sežana	57 - 80	10	25 - 51	57 - 80	20	57 - 80	57 - 80	

* è stata presa in considerazione l'ubicazione della stazione ferroviaria di Capodistria

Il tempo di percorrenza in treno è competitivo rispetto all'autobus interurbano e, sulla maggior parte delle tratte, anche notevolmente più breve. Poiché la maggior parte delle stazioni ferroviarie si trova nelle vicinanze delle principali stazioni degli autobus, il treno rappresenta una valida alternativa per collegare i centri intercomunali. Il suo principale svantaggio è la scarsa frequenza delle partenze, che ne riduce l'attrattiva e l'utilizzo.

2.4.3 Trasporto ferroviario internazionale

Il trasporto ferroviario internazionale che attraversa la Regione Obalno-Kraška proviene dalla direzione dell'Italia o è diretto verso l'Italia. Le linee passano attraverso **le stazioni ferroviarie di Divača e Sežana**.

Per il collegamento con l'estero, che prevede anche fermate nelle stazioni di Divača e Sežana, sono state istituite le seguenti linee:

- Lubiana – Sežana / cambio / Sežana - Opicina,
- Lubiana – Trieste – Udine,
- Vienna - Maribor – Celje – Lubiana – Trieste.

Le linee sono state istituite per collegare la città di Trieste, l'aeroporto internazionale di Trieste, la città di Udine e la località di Opicina.

Nei giorni feriali sono disponibili quattro partenze transfrontaliere da Sežana e tre da Divača. Il sabato e la domenica è disponibile una partenza in meno. Da altri comuni non sono disponibili collegamenti internazionali diretti.

2.5 Trasporto urbano su strada

Il trasporto urbano con autobus nella Regione Obalno-Kraška è stato istituito nei comuni di Capodistria e Pirano. È gestito dalla società Arriva. Il finanziamento del trasporto urbano, in tutto o in parte, è a carico del bilancio dei singoli comuni. Nel comune di Isola è stato istituito un servizio di trasporto pubblico urbano su chiamata o su richiesta dalla strada con due veicoli elettrici (Kurjerca).

Nel Comune città di Capodistria sono in servizio 12 linee di trasporto passeggeri urbano con autobus. Alcune linee sono circolari e collegano il parcheggio P+R con il centro città. Per il trasporto pubblico all'interno del centro città sono disponibili quattro Kurjerce, veicoli elettrici con 7 posti a sedere, che circolano nel centro città e possono essere facilmente fermati per strada o prenotati per telefono, e il loro utilizzo è gratuito. L'orario e il percorso sono flessibili e vengono stabiliti in base alle esigenze del passeggero.

Il servizio di autobus urbani nel Comune di Pirano comprende due linee. Una linea collega Pirano a Lucia, passando occasionalmente per Croce Bianca. L'altra linea collega Pirano, Portorose e Strignano. Il minibus collega i parcheggi di Fornače, Arze e il centro di Pirano. Per i residenti è gratuito, mentre gli altri passeggeri pagano la corsa secondo il tariffario in vigore. Il minibus parte ogni 15 minuti.

Il Comune di Isola non dispone di un servizio di trasporto urbano di linea classico. Nel 2024 ha istituito un servizio di trasporto su chiamata o su richiesta dalla strada. Kurjerca è un servizio di trasporto gratuito che ha lo scopo di facilitare la mobilità soprattutto dei cittadini anziani e di quelli con mobilità ridotta.

2.6 Conclusioni chiave dell'analisi della situazione attuale

Servizio di autobus di linea

Nella regione statistica Obalno-Kraška sono registrate 302 fermate di autobus, ma la distribuzione non è uniforme. Il maggior numero si trova a Capodistria, il minor numero ad Ancarano. Una grande percentuale di insediamenti nelle comunità dell'entroterra (ad esempio Hrpelje-Kozina, Komen) non dispone di fermate. La frequenza delle corse varia notevolmente tra i giorni feriali, i fine settimana e i giorni festivi. Nei giorni feriali solo il 12% delle fermate ha una frequenza adeguata (gruppo 3). Il sabato, la domenica e nei giorni festivi, oltre il 50% delle fermate non ha corse, soprattutto nei centri abitati delle comunità interne.

I collegamenti intercomunali sono migliori tra Capodistria, Isola e Pirano, dove si registra il maggior numero di partenze (fino a 59 coppie giornaliere). I collegamenti con gli altri centri comunali sono meno efficienti a Komen e Ancarano. I tempi di percorrenza tra alcuni comuni variano notevolmente, riducendo l'utilità e l'affidabilità del trasporto pubblico locale.

Trasporto ferroviario passeggeri

Le linee ferroviarie attraversano 5 comuni, mentre Isola, Pirano e Ancarano non hanno accesso diretto. Sono attive 22 stazioni ferroviarie/fermate, la maggior parte delle quali nei comuni di Capodistria e Sežana. Il trasporto passeggeri è limitato principalmente a causa della priorità data al trasporto merci (ad esempio Koper-Divača). Il collegamento ferroviario diretto tra i centri comunali esiste solo su cinque tratte, nella maggior parte dei casi è necessario cambiare a Divača e Sežana. Il traffico più intenso si registra sulla tratta Divača – Sežana, con fino a 15 coppie di treni al giorno. Le principali carenze del trasporto ferroviario passeggeri nella Regione Obalno-Kraška sono la bassa frequenza dei treni (eccezione: Divača-Sežana), la mancanza di collegamenti ferroviari con i comuni costieri, prevalentemente poco attraente per gli utenti giornalieri a causa della scarsa accessibilità e della scarsa frequenza. I tempi di percorrenza in treno sono spesso competitivi rispetto a quelli in autobus, ma a causa della scarsa frequenza delle corse sono meno utilizzabili.

Trasporto urbano con autobus

Nella Regione Obalno-Kraška, il trasporto urbano con autobus è attivo solo in due comuni, il Comune di Capodistria e il Comune di Pirano, ed è gestito dalla società Arriva. Il trasporto è finanziato dai bilanci comunali, in tutto o in parte, a seconda del comune. Il servizio è attivo solo in 2 degli 8 comuni, il che indica una scarsa copertura regionale e un accesso diseguale al trasporto pubblico urbano.

Capodistria dispone di un sistema di trasporto urbano completo con dodici linee che coprono la maggior parte dell'area urbana, i quartieri, le periferie e i punti chiave della città. Il numero totale di partenze giornaliere supera le 300, il che significa una media di circa 25 partenze al giorno per linea. La frequenza dei trasporti è particolarmente buona sulle tratte più trafficate, dove gli autobus circolano anche ogni 15-20 minuti nelle ore di punta. Il sistema consente quindi una mobilità efficiente e competitiva all'interno del comune. È stato inoltre istituito un sistema di veicoli più piccoli per il trasporto all'interno del centro città e della periferia (Kurjerca).

A Pirano il sistema di trasporto urbano è molto più limitato. Sono attive solo due linee che collegano i punti chiave del comune, come Lucia, Portorose, Sezza e Pirano. Ogni giorno vengono effettuate in totale circa 37 corse, il che significa una frequenza notevolmente inferiore e una copertura minore rispetto a Capodistria. La frequenza media a Capodistria (25 corse/linea) supera di gran lunga quella di Pirano (meno di 20 corse/linea).

Il trasporto urbano di linea è istituito solo in 2 degli 8 comuni, il che indica una scarsa copertura regionale e un accesso diseguale al trasporto pubblico urbano. A Izola è stato istituito un sistema di trasporto su richiesta con due veicoli elettrici per soddisfare le esigenze di trasporto nel centro città e nella periferia.

3. Elaborazione di una proposta per il miglioramento del trasporto pubblico di linea di passeggeri nel traffico stradale interno e internazionale nella Regione Obalno-Kraška

3.1 Sfide e opportunità a livello comunale

Comune città di Capodistria

Le carenze riscontrate nell'offerta di trasporto pubblico locale nel Comune di Capodistria sono la bassa frequenza delle corse degli autobus interurbani, scarsa connessione con le località dell'entroterra (non esiste un sistema di trasporto su chiamata o un servizio di taxi pubblico), ritardi degli autobus e mancata corrispondenza con gli orari, fermate degli autobus inadeguate e informazioni insufficienti per i passeggeri. La frequenza dei treni è bassa, il che riduce le possibilità di integrazione tra i diversi tipi di trasporto pubblico.

Le opportunità di miglioramento del trasporto pubblico locale nel comune sono evidenti nella disponibilità della popolazione a utilizzare maggiormente il trasporto pubblico, se fosse più accessibile ed efficiente, nell'introduzione di applicazioni per monitorare gli arrivi e le partenze in tempo reale, nell'introduzione della possibilità di pagare i biglietti in modo digitale e nell'uso di biglietti integrati per diversi tipi di trasporto. Dovrebbe essere offerta la possibilità di trasportare biciclette sugli autobus e dovrebbe essere garantita l'accessibilità per i disabili e i gruppi vulnerabili mediante l'uso di autobus a pianale ribassato. Dovrebbe essere migliorata la connessione con i comuni limitrofi. Sarebbe importante potenziare l'infrastruttura ferroviaria.

Comune di Pirano

Nel comune si riscontra un'insufficiente connettività con i centri abitati dell'entroterra, in particolare nei fine settimana e al di fuori della stagione turistica estiva. Molte fermate degli autobus sono mal organizzate. L'introduzione del trasporto a pagamento sulla linea Fornače-Pirano è scomoda per gli scolari, gli studenti e gli anziani provenienti da altri insediamenti. Gli orari non sono sufficientemente coordinati con le esigenze dei residenti e dei visitatori, soprattutto in estate. Le informazioni sugli orari e sui percorsi delle linee non sono sufficientemente chiare.

Sarebbero auspicabili miglioramenti nell'ottimizzazione e nell'ampliamento delle linee del trasporto pubblico locale, soprattutto in relazione alle zone rurali, e nello sviluppo di forme di trasporto su richiesta più flessibili. L'infrastruttura delle fermate dovrebbe essere digitalizzata (schermi intelligenti, applicazione per il monitoraggio degli arrivi e delle partenze in tempo reale). Il trasporto pubblico dovrebbe essere maggiormente integrato con altre forme di trasporto.

Comune di Isola

La frequenza dei collegamenti al di fuori delle ore di punta, nei fine settimana e fuori stagione turistica, tra il centro città e la periferia e tra la città e l'ospedale è inadeguata. Il servizio di trasporto su richiesta (Kurjerca) non è sufficientemente efficiente. Non esiste una linea urbana integrata. Le fermate degli autobus sono inadeguatamente attrezzate e gli utenti non dispongono di informazioni sufficienti sul trasporto pubblico locale.

Sarebbe necessario migliorare la programmazione degli orari delle linee di autobus, creare una linea urbana e potenziare il sistema di trasporto su richiesta per le zone rurali. È necessario potenziare il supporto informativo.

Comune di Ancarani

Per il comune di Ancarani sono stati riscontrati i seguenti problemi: scarsa accessibilità al trasporto pubblico locale all'interno del centro abitato e delle zone limitrofe; il trasporto pubblico locale esistente non è sufficientemente collegato alla rete regionale e non copre l'intero territorio comunale; la frequenza delle partenze degli autobus è insufficiente ed è stata evidenziata la mancanza di linee interne all'interno del centro abitato.

La situazione attuale potrebbe essere migliorata con l'introduzione di una linea circolare interna di autobus, una migliore accessibilità alla rete ferroviaria, l'introduzione pilota del trasporto pubblico marittimo, miglioramenti infrastrutturali delle fermate degli autobus, lo sviluppo di un'applicazione per il monitoraggio degli orari in tempo reale, l'introduzione di biglietti integrati e il pagamento digitale.

Comune di Sežana

Nel comune sono disponibili trasporti su richiesta e trasporti sovvenzionati per gruppi selezionati. Il problema principale del trasporto pubblico locale è la bassa frequenza dei servizi di autobus, soprattutto la sera, nei fine settimana e nei giorni festivi. Le linee sono distribuite in modo inadeguato, non rispondono alle esigenze dei passeggeri, mancano le fermate e quelle esistenti sono mal attrezzate o posizionate in modo inadeguato. Il trasporto autobus e ferroviario non è coordinato dal punto di vista temporale. Per quanto riguarda gli orari, si riscontra una mancanza di informazioni e l'assenza di soluzioni digitali.

Possibili miglioramenti sono l'introduzione di autobus elettrici più piccoli che circolerebbero sulle linee urbane ed extraurbane. Si prevede di ampliare il trasporto su richiesta, potenziare la linea ferroviaria e le stazioni, digitalizzare gli orari e migliorare l'infrastruttura fisica delle fermate. È necessario rinnovare le linee e aumentare la frequenza dei collegamenti, in particolare tra il centro e gli insediamenti periferici.

Comune di Komen

Il trasporto pubblico locale nel Comune di Komen è per lo più inutilizzabile per i residenti, poiché la frequenza dei servizi autobus è bassa, i percorsi delle linee sono inadeguati e le linee autobus non sono sufficientemente collegate con i collegamenti ferroviari a Štanjel. I residenti non dispongono di informazioni adeguate sugli orari e sulle linee. Non sono disponibili soluzioni digitali. L'insediamento sparso e il numero esiguo di abitanti rendono difficile l'istituzione di un sistema di linee classico. Occorrerebbe cercare soluzioni alternative, come i minibus e i trasporti su richiesta, già in uso, e collegare anche gli insediamenti più lontani.

Il trasporto pubblico locale potrebbe diventare più accessibile agli utenti con una maggiore frequenza delle linee, soprattutto nei giorni feriali e nelle ore di punta, con un migliore collegamento tra gli insediamenti

all'interno del comune e i centri regionali, con la creazione di nuove fermate e garantendo l'accessibilità del trasporto pubblico locale alla stazione ferroviaria di Štanjel. A lungo termine, sarebbe necessario garantire una migliore sincronizzazione degli orari delle linee, infrastrutture più moderne, un supporto informatico efficiente e soluzioni flessibili per le zone meno popolate.

Comune di Hrpelje-Kozina

Il problema principale del trasporto pubblico locale nel Comune di Hrpelje-Kozina è la frequenza insufficiente delle corse, soprattutto nei fine settimana e nei giorni festivi. Gli utenti occasionali ricorrono quindi al trasporto su richiesta. La rete di linee autobus non è adeguata e numerosi insediamenti, soprattutto nella zona di Brkini, rimangono isolati dal punto di vista dei trasporti. Le possibilità di coincidenza sono scarse e non esistono collegamenti coordinati con il trasporto ferroviario. L'accessibilità al trasporto pubblico locale è limitata dal punto di vista spaziale e temporale. Non è stato istituito un sistema di informazione digitale.

Nel comune sarebbe necessario aumentare la frequenza delle corse su tutte le tratte principali, in particolare nel pomeriggio e nei fine settimana, collegare meglio gli insediamenti tra loro e con i centri regionali e offrire agli utenti soluzioni digitali.

Comune di Divača

Anche nel Comune di Divača la frequenza dei trasporti pubblici è bassa, le linee collegano male soprattutto i centri abitati dell'entroterra e alcuni sono addirittura esclusi dalla rete dei trasporti pubblici. Il numero di corse nei fine settimana e nei giorni festivi è minimo. Le linee di autobus non sono progettate in modo adeguato e non sono integrate con il trasporto ferroviario. Mancano infrastrutture adeguate e informazioni per i passeggeri.

Per migliorare l'esperienza degli utenti, sarebbe necessario introdurre ulteriori linee di autobus verso i centri abitati dell'entroterra e aumentare la frequenza delle corse. Con un maggior numero di trasporti su richiesta si potrebbero coprire le zone scarsamente popolate. La stazione ferroviaria di Divača potrebbe diventare un nodo multimodale. Occorre sviluppare strumenti digitali per l'informazione.

3.2 Sfide e opportunità a livello di integrazione regionale e interstatale nella Regione Obalno-Kraška

I problemi chiave identificati sono la mancanza di linee regolari e frequenti tra i comuni, la mancanza di coordinamento degli orari tra i diversi tipi di trasporto, la mancanza di nodi di trasferimento organizzati, il supporto informativo per i trasferimenti, l'assenza di biglietti unici e strumenti digitali. Il collegamento con altre regioni è inadeguato: gli orari sono inadeguati e i tempi di percorrenza lunghi. Con i paesi confinanti Italia e Croazia sono state istituite poche linee di autobus transfrontaliere permanenti, che sono spesso cofinanziate attraverso progetti e non hanno una soluzione istituzionale a lungo termine.

Le opportunità di miglioramento risiedono nello sviluppo di una rete di linee regionali più coordinata e regolare, con una maggiore frequenza nei fine settimana e nelle ore serali. I centri comunali dovrebbero essere collegati alle stazioni ferroviarie regionali e alle città più grandi, in particolare Capodistria e Sežana con Nova Gorica, Postojna, Ilirska Bistrica e Lubiana. I servizi dovrebbero essere digitalizzati con l'introduzione di piattaforme informative unificate e biglietti integrati. Sarebbe auspicabile ripristinare linee transfrontaliere permanenti verso Trieste, anche sotto forma di trasporto su richiesta.

3.3 Iniziative e proposte dei rappresentanti dei comuni per migliorare l'offerta di trasporto pubblico interurbano e regionale

I principali punti comuni proposti dai comuni sono:

- **trasporti più frequenti e accessibili,**
- **linee più veloci e dirette,**
- **integrazione di tutte le forme di trasporto** (urbano, interurbano, scolastico, ferroviario, a chiamata),
- **veicoli e infrastrutture sostenibili,**
- **finanziamenti più equi** da parte dello Stato.

Intervenire in questi ambiti migliorerebbe notevolmente l'accessibilità dei residenti, ridurrebbe la dipendenza dai veicoli privati e promuoverebbe la mobilità sostenibile in tutta la regione statistica Obalno-Kraška.

4. Preparazione di una proposta di finanziamento per la modifica delle linee o l'introduzione di linee aggiuntive nel trasporto stradale nazionale e internazionale nella Regione Obalno-Kraška

4.1 Misure proposte e nuove linee

Sulla base dell'analisi della situazione attuale del trasporto pubblico locale e delle iniziative dei comuni, sono state definite le seguenti categorie di misure:

- **Miglioramenti alle linee esistenti e alla frequenza**
 - estensione dell'orario di servizio delle linee nel Comune di Pirano (anche dopo le 22:00, in stagione fino alle 24:00);
 - aumento del numero di partenze verso l'entroterra (Pirano, Isola, Capodistria, Sežana, Divača).
- **Nuove linee e adeguamenti dei percorsi**
 - nuovo collegamento interurbano Ancarano – Capodistria lungo la strada Železniška cesta ricostruita (durata del viaggio circa 15 minuti);
 - istituzione di collegamenti diretti tra i comuni istriani (Ancarano–Capodistria–Isola–Pirano) come asse portante del trasporto pubblico locale;
 - collegamenti tra i comuni istriani e Sežana (importante per gli studenti e i lavoratori pendolari);
 - migliori collegamenti con le regioni limitrofe e transfrontaliere (Trieste, Aurisina, Sistiana, Istria croata).
 - collegamenti tra i comuni istriani e Sežana (importante per gli studenti e la migrazione dei lavoratori);
- **Integrazione e biglietti unici**
 - introduzione della possibilità di utilizzare i biglietti interurbani anche sugli autobus urbani (esempio: comune di Pirano);

- maggiore integrazione dei trasporti scolastici nelle linee esistenti.
- **Forme alternative di mobilità**
 - ampliamento dei servizi di trasporto su richiesta (Divača, Brkini, Parco delle Grotte di Škocjan);
 - introduzione di linee stagionali per il turismo (spiagge, attrazioni naturali, Parco delle Grotte di Škocjan).
- **Trasporto ecologico**
 - introduzione graduale di autobus elettrici (Ancarano prevede l'acquisto di due veicoli con il sostegno di fondi a fondo perduto);
 - infrastruttura di ricarica nelle principali fermate degli autobus.

4.2 Stime dei costi

I costi dipendono dalla lunghezza della linea, dalla frequenza delle corse e dal tipo di veicoli. Sulla base dei prezzi medi indicati nei bandi di gara statali per il trasporto pubblico di linea e negli studi sloveni, di seguito sono riportate le stime dei costi per l'introduzione di nuove linee e la modifica di quelle esistenti, calcolate sulla base di un valore unitario di **2,5 €/veicolo-km**.

- **Nuova linea extraurbana (per es. Ancarano-Capodistria):**
 - Costo annuale di esercizio (veicolo, conducente, carburante/energia, manutenzione) con frequenza ogni 30 minuti: circa **750.000 EUR-850.000 EUR**.
 - Con l'introduzione degli autobus elettrici, l'investimento iniziale per veicolo è di circa 450.000 EUR, ma i costi annuali di carburante e manutenzione sono inferiori fino al 30%.
- **Prolungamento dell'orario (Pirano, Isola, Capodistria):**
 - Le corse serali supplementari (ad esempio 3-4 coppie di corse al giorno, tutto l'anno) comportano un costo annuo di circa **180.000-250.000 EUR** per linea.
- **Linee turistiche stagionali (spiagge, attrazioni naturali - 1 corsa/ora, 12 ore/giorno, 90 giorni, percorso 20 km):**
 - costo per 3 mesi di funzionamento con frequenza di 1 ora: cca **80.000-120.000 EUR**.
- **Trasporti su richiesta (i comuni del Carso e dei Brkini):**
 - il costo medio per comune, in base ai piloti esistenti, è compreso tra **70.000 e 100.000 EUR** all'anno, a seconda del numero di veicoli coinvolti e dell'area di copertura.
- **Integrazione dei biglietti e punti informativi unici:**
 - costi di supporto informatico e sistemi di convalida: **30.000-50.000 EUR** per comune al momento dell'introduzione.
- **Acquisto di autobus elettrici (cofinanziato):**
 - investimento: circa **450.000 EUR/veicolo**, con la possibilità per il comune di ottenere fino all'80% di cofinanziamento tramite bandi nazionali o fondi di coesione.

4.3 Possibilità di finanziamento

Le misure proposte possono essere cofinanziate da diverse fonti:

- **fondi nazionali:** bandi di gara per l'attuazione del servizio pubblico di trasporto e biglietti sovvenzionati, cofinanziamento del sistema di concessione, biglietti sovvenzionati per determinati gruppi di popolazione;
- **fondi comunali:** destinati principalmente a linee supplementari, trasporti stagionali, servizi su richiesta e investimenti in infrastrutture;
- **fondi europei:** politica di coesione europea, programmi Interreg, Piano nazionale per la ripresa e la resilienza;
- **entrate dirette dai biglietti:** dato l'attuale livello di sovvenzioni (abbonamento mensile di 26 euro per studenti, biglietti gratuiti per anziani oltre i 65 anni e disabili), le entrate proprie degli operatori sono modeste, pertanto l'importo della sovvenzione statale è fondamentale.

In sintesi, i costi aggiuntivi annuali complessivi per i comuni e lo Stato ammonterebbero a una cifra compresa tra 1,5 e 2,0 milioni di euro, con investimenti multimilionari nel parco veicoli e nelle infrastrutture, che sarebbero tuttavia cofinanziati con fondi nazionali ed europei.