

POI - Piano Operativo Green communities nelle Regioni dell'Obiettivo convergenza.

III.3.3 Linea 2 - Diagnosi energetico/climatica dei sistemi comunali e territoriali, in particolare montani e marginali, oggetto di interventi del POI Energia.

Asse 9 – Trasporti e mobilità: obiettivi, riferimenti, attori.

Sommario

Scopo	2
Obiettivi	3
Obiettivi generali di progetto	3
Obiettivi generali per l'asse mobilità.....	3
Obiettivi specifici per l'asse mobilità.....	3
Economia della mobilità	4
Trasporto di merci e di persone	4
Il gioco economico	4
Interessi e generazione di valore per i singoli attori	5
Interessi e generazione di valore per la collettività	6
Il gioco economico sui diversi territori	8
Quadro di riferimento	8
Trasporti e sostenibilità nelle politiche comunitarie.....	8
Metodologia	9
Modelli esistenti	10
Strategia.....	11
Partners	12

Scopo

Lo scopo del presente documento è quello di accompagnare la definizione di un modello di rating territoriale, finalizzato al sistema di accreditamento dei territori montani e marginali nell'ambito del progetto green communities, per quanto afferisce al capitolo trasporti e mobilità.

Tale settore ha un peso significativo in riferimento alle scelte di sviluppo sostenibile. I dati medi nazionali ci dicono che l'incidenza del settore trasporti sul totale dei consumi di energia primaria è pari ad un terzo. Tale quota aumenta nelle aree interessate dal nostro progetto, per tre ragioni concorrenti:

- nei territori marginali e montani il fabbisogno di spostamenti per singolo residente aumenta rispetto al dato medio. Ciò si verifica in ragione della maggior distanza media tra i luoghi di residenza e quelli di lavoro/studio/commercio/socialità;
- la minor presenza nei territori montani e marginali del settore industriale, altro grande consumatore di energia;
- L'appartenenza ad un'area climatica caratterizzata da un minor fabbisogno di energia termica rispetto alla media nazionale.

Queste considerazioni generiche e qualitative trovano riscontro nelle analisi sul fabbisogno energetico svolte sulle quattro aree di intervento:

(inserire tabella sui TEP per settore)

Peraltro le esigenze di mobilità attengono alle libertà fondamentali ed il loro corretto soddisfacimento è precondizione per lo sviluppo e la competitività di un territorio, nonché valore fondamentale per la qualità della vita dei relativi portatori di interesse.

Questo principio cardine, sancito dalle carte fondamentali, guida l'impostazione di tutto il lavoro; i territori vanno accompagnati a disegnare i propri strumenti di pianificazione strategica e le proprie scelte attuative senza imporre alle comunità investimenti ed impegno ingiustificati in nome di risultati spesso simbolici, solo perché "sostenibili".

Le scelte sui trasporti devono essere sostenibili anche sotto il loro contenuto economico-sociale; è questa la principale condizione perché esse siano accettate ed "acquistate", in modo da alimentare il ciclo di investimenti come fonte di attrazione e creazione di nuove risorse da reinvestire in sostenibilità.

Va inoltre premesso che nel settore dei trasporti e della mobilità non esistono soluzioni efficaci ed efficienti valide per tutti i territori. Abbiamo a che fare tipicamente con una disciplina politica, "plurale", chiamata a comporre un quadro coerente dosando molti elementi, e non già con una materia scientifica in senso stretto, sufficientemente codificabile e dagli esiti ottimamente prevedibili. Ciò si traduce nel lasciare alle comunità ampi spazi decisionali: difficilmente i territori potranno scegliere il loro menù semplicemente sfogliando un catalogo di soluzioni di successo. Ogni soluzione di mobilità si è rivelata, o è, "di successo" non già tout court ma con riferimento ad una specifica situazione territoriale.

E' dunque fondamentale in questa fase concentrare le attenzioni sugli obiettivi senza invece porre troppi vincoli in termini di strumenti da adottare.

Obiettivi

Obiettivi generali di progetto

Per poter fissare correttamente gli obiettivi specifici da riferire all'asse trasporti, ed assicurare elevata coerenza con il prodotto del lavoro degli altri assi, vanno prima di tutto ripresi gli obiettivi generali di progetto:

- Promuovere uno sviluppo sostenibile per le comunità locali montane e marginali, come scelta strategica, di creazione di benessere e ricchezza nel lungo periodo.
- Aumentare la capacità di rispondere efficacemente a sistemi volontari (Es EMAS), a vincoli autoimposti (es patto dei Sindaci), ovvero a occasioni di incentivazione (programmi Operativi coerenti alle politiche 20-20-20; indicazioni energetiche, ambientali e turistiche nazionali, ...).
- Adottare un sistema di rating che produca per il territorio titoli di credito riconoscibili dai soggetti terzi e che, in relazione agli investimenti da programmare ed attuare, siano in grado di migliorarne le attese di redditività e ridurre i fattori di rischio, per attrarre nuovo capitale umano e finanziario.
- Migliorare in generale l'efficienza energetica dei territori (protocollo MATTM/UNCHEM).
- Attivare sistemi di misurazione del grado di sostenibilità energetico - ambientale delle politiche di sviluppo e gestione del territorio.

Obiettivi generali per l'asse mobilità

Dagli obiettivi generali di progetto discendono logicamente quelli affidati in modo specifico al nostro asse:

- Rafforzare la sussidiarietà con le vicine aree urbane, riconoscendo la propria specifica vocazione e favorendo ove possibile una positiva razionalizzazione dei luoghi di residenza, servizio e lavoro, che riduca il fabbisogno totale di trasporto di persone e merci.
- Ridurre il rischio di isolamento delle comunità periferiche: assicurare accessibilità dei territori, mobilità al loro interno e collegamenti sufficienti alla rete di servizi e logistica esterna, minimizzando l'adozione o il mantenimento di soluzioni energivore ed in generale ad elevata impronta ecologica.
- Selezionare investimenti e soluzioni sulla mobilità che contribuiscano a creare valore sia materiale (es. immobili, maggiore accessibilità, riduzione spesa procapite per mobilità, ...) che immateriale (es. brand, attrattività, awareness, credito verso i soggetti finanziatori, ...)
- Ridurre le esternalità, ambientali e non, del traffico e dei trasporti in genere: inquinamento atmosferico locale e globale, consumi di energia, incidenti, congestione, occupazione di spazio, frammentazione del territorio per infrastrutture, inquinamento sonoro, ...
- Caratterizzare la propria offerta residenziale ed anche turistica (ove esistente) con la specificità di una mobilità a basso impatto.

Obiettivi specifici per l'asse mobilità

La declinazione operativa degli obiettivi generali può prendere le seguenti forme:

2012 - Green Communities nelle Regioni Obiettivo Convergenza.

Documentazione di asse 9 "Servizi di mobilità". Redatto da Marco Piroi, Inno.vie srl.

- Promozione e diffusione di scelte di mobilità sostenibili ed energeticamente efficienti
- Migliorare il rapporto tra grado di accessibilità del territorio ed il relativo consumo energetico
- Evitare spostamenti e trasporti non necessari o sostituibili
- Riorganizzazione dei servizi di trasporto verso soluzioni condivise (groupage), come condizione per un risparmio significativo e la riduzione locale del costo della vita
- Adottare un approccio integrato nei bilanci energetico-ambientali delle comunità, computando anche l'energia spesa per i trasporti
- Informazione e consapevolezza: rendere trasparenti connessioni tra trasporti, ambiente, salute e sviluppo economico
- Favorire la promozione di interventi dimostrativi, aventi carattere esemplare.

Economia della mobilità

La mobilità ed i trasporti rappresentano una delle principali necessità nelle società moderne. Lo sono tanto più quanto più l'economia è globalizzata e le produzioni di beni e servizi frammentate e specializzate.

Trasporto di merci e di persone

Nell'interpretare il gioco economico nelle scelte di trasporto vanno distinti i casi del trasporto di persone da quello delle merci. Solo nel primo caso infatti giocano un ruolo non trascurabile anche considerazioni non esclusivamente economiche, che si rifanno a motivazioni etiche, di vita sana, di sensibilità e responsabilità nei confronti dell'ambiente, di stampo educativo e formativo, ecc ...



Nel caso del trasporto di merci, invece, le scelte sono condizionate da funzioni obiettivo molto più nette, che escludono spinte di altro tipo.

In questo secondo caso l'obiettivo si esaurisce invece con la minimizzazione di costi e tempi o, più in generale, con le prestazioni qualitative del servizio di trasporto.

Il gioco economico

Non è possibile disegnare un modello semplice ed universale capace di schematizzare il funzionamento dell'economia della mobilità sostenibile, come del resto accade per la mobilità in generale.

Nel settore trasporti la macroeconomia e l'economia politica orientano le grandi scelte infrastrutturali e di sistema, quali l'allocazione della spesa pubblica suddivisa sui territori e sulle tipologie infrastrutturali e le

decisioni sul carico fiscale e tariffario su beni e servizi per il trasporto. La microeconomia invece governa quotidianamente le scelte d'acquisto ed i singoli comportamenti di consumo.

Va tenuto inoltre presente che una parte importante dei servizi di mobilità, peraltro, è resa non già all'interno di un mercato libero. I servizi di trasporto pubblico ad esempio, salvo qualche rara eccezione, sono infatti erogati in regime di monopolio territoriale, sotto l'influsso pesante, e spesso distorsivo, del sussidio pubblico.

Per questo importante segmento di mercato, le scelte strategiche ed operative sono condizionate più che da obiettivi di natura economica in senso stretto da orientamenti politici e decisioni regolamentari delle assemblee rappresentative che, a vario livello, risultano titolari dei servizi e ne sono responsabili.

Sotto questo aspetto dunque, il funzionamento "economico" dei trasporti e della mobilità coinvolge pesantemente il sistema della rappresentanza e del governo dei territori; un tema oggi ancora più importante e delicato perché strettamente correlato all'attuale ridefinizione legislativa delle competenze provinciali: viabilità sovracomunale e trasporto pubblico sono infatti due tra le principali responsabilità oggi attribuite alle Province.

Interessi e generazione di valore per i singoli attori

In generale non sussistono condizioni, o almeno non sussistono ancora, perché il sistema dei beni e servizi per la mobilità sostenibile si sviluppi velocemente in modo naturale, grazie alle forze del mercato: la sostenibilità è un valore di natura prevalentemente collettiva. Essa afferisce quindi in prevalenza a scelte di spesa ed investimento non dei singoli ma delle comunità, attribuite ad organi delegati in rappresentanza di un interesse di tipo pubblico. L'azione del singolo, invece, è orientata economicamente dai suoi specifici vantaggi, con target spesso a breve termine.

Nel caso della mobilità sostenibile i vantaggi economici di breve termine sono spesso trascurabili o, peggio, negativi. Anche per alcune soluzioni che iniziano a conquistarsi sul libero mercato un proprio spazio restano ancora diversi nodi irrisolti, legati all'imaturità dell'intera filiera, a partire dal post vendita. L'esempio che solitamente si porta è quello dei veicoli a trazione elettrica, in sé interessanti, ma per i quali le reti di rifornimento ed assistenza sono ben lungi dall'essere sufficientemente sviluppate.



Il riconoscimento di queste barriere impone ai territori una altissima attenzione nell'individuare, comprendere e valorizzare i modi in cui le scelte di mobilità sostenibile (o di mobilità efficiente, usando un significato più ampio) creano in misura consistente ricchezza locale, prima che "globale":

- una maggiore accessibilità più capillare ed economica, resa possibile da una migliore offerta di servizi di trasporto, è condizione per incrementare i valori immobiliari e, nelle aree turistiche, avvicinare clientela storica e nuova;
- una logistica più efficiente consente scambi commerciali, da e per il territorio, più economici, migliorando il valore aggiunto a disposizione degli attori;
- l'offerta di soluzioni sufficientemente sviluppate di mobilità alternative all'auto tradizionale e quindi concretamente praticabili possono permettere risparmi diretti sulle spese per l'auto, di possesso e di gestione;

2012 - Green Communities nelle Regioni Obiettivo Convergenza.

Documentazione di asse 9 "Servizi di mobilità". Redatto da Marco Piroi, Inno.vie srl.

- scelte evidenti di trasporto sostenibile, fino al raggiungimento di veri e propri titoli “oil free”, associano al territorio una percezione di sostenibilità, buona qualità della vita, attenzione per la salute e l’ambiente, generando maggior valore sia per la residenza che per la presenza turistica;
- la capacità di adottare e sperimentare con convinzione ed efficacia soluzioni innovative, qualificano il territorio e lo rendono attrattivo per ulteriori contribuzioni, private e pubbliche.

Tenere ben presenti questi meccanismi di valore favorisce, nel momento decisionale, una migliore comprensione del saldo tra valore generato e risorse assorbite e consente quindi di orientare correttamente le scelte, di motivarne l’adozione in modo trasparente, di comunicarle con convinzione.

Interessi e generazione di valore per la collettività

I costi esterni del trasporto incidono pesantemente sulla collettività. Nell’Unione Europea essi sono mediamente stimati attorno all’8% del PIL. Dunque sono pienamente giustificati, sotto il profilo economico, gli interventi orientati a ridurre tali esternalità.

Come detto i benefici prevalenti delle soluzioni di mobilità sostenibile riguardano prevalentemente interessi collettivi e, solo per una parte minoritaria, producono benefici economici (ancorché in senso lato) verso chi le adotta.

La quasi totalità delle iniziative di mobilità sostenibile si sostiene quindi grazie a forme, dirette o indirette, di contribuzione pubblica, ovvero a meccanismi di regolazione e vincoli.



Con entrambi gli strumenti (incentivazione e vincoli) il regolatore persegue l’obiettivo di forzare le scelte modali verso opzioni più sostenibili, avendo assunto come riferimento un sistema di valori collettivi, o più semplicemente per adeguarsi a standard imposti da un livello di governo di ordine superiore. E’ probabile che questo scenario sia destinato a durare ancora per decenni.

Quasi sempre le scelte “forzate” verso opzioni di mobilità sostenibile servono proprio a controbilanciare il sistema rispetto alla direzione (“peggiore”, dal punto di vista della collettività) che esso naturalmente prenderebbe se fosse lasciato libero di agire all’interno di un libero mercato non regolato.



Ciò avviene perché l’autorità pubblica ritiene che un mix di scelte modali più baricentrato verso soluzioni di mobilità sostenibile permetta, a fronte di un impiego di risorse pubbliche, di perseguire un interesse collettivo, di soddisfare il consenso, di rispondere a impegni vincolanti nazionali e/o internazionali.

Nel valutare in modo completo le logiche microeconomiche che sottendono alle scelte di mobilità (per il solo “trasporto persone”), vanno isolate alcune forme, generalmente accreditate dell’attributo “sostenibile”.

Sono quelle modalità di trasporto, già mature, che sono riconosciute come sostenibili e che sono scelte liberamente dall'utenza per motivi che comprendono quasi sempre ragioni economiche in senso lato:

- Sistemi di trasporto con buoni indici di consumo/emissioni procapite:
 - Sussidiati:
 - Trasporto pubblico locale
 - Trasporto ferroviario regionale
 - Non sussidiati:
 - servizi ferroviari sul medio/lungo raggio,
 - bicicletta
 - carburanti a minore emissione di inquinanti (gas naturale, GPL,)

E' ovvio che anche per queste modalità, l'intervento dell'economia pubblica gioca un ruolo determinante nel favorire o sfavorire la scelta modale. Rispettivamente:

- nel caso dei servizi ferroviari, per effetto della previsione di standard di qualità nei contratti di servizio e del contenuto di piani e programmi di investimento (o disinvestimento) pubblico sul fronte infrastrutturale;
- nel caso dei servizi di trasporto pubblico, per effetto della pianificazione del servizio e delle scelte di politica tariffaria adottate;
- nel caso della bicicletta, a seguito della promozione delle piste ciclabili e dei servizi accessori;
- nel caso dei carburanti alternativi, grazie alle politiche di regolazione di accise ed imposte e di bonus e sussidi all'acquisto.

L'interpretazione economica delle scelte di mobilità sostenibile inoltre cambia quando cambia l'orizzonte temporale su cui le stesse vengono valutate.

Quando a guidare le scelte sono le convenienze di breve periodo, è più difficile che scelte che virano verso alternative "sostenibili" possano rilevarsi economicamente giustificate.

Diverso può essere l'esito del processo valutativo quando la valutazione economico-patrimoniale, che in questi casi si riferisce ad asset sia materiali che immateriali, è operata sulla lunga scadenza.

In coerenza con le premesse del documento, le considerazioni di natura economica sopra riportate suggeriscono una attenta consapevolezza degli aspetti di valore quando si è chiamati a stabilire obiettivi di mobilità sostenibile e relativi criteri di valutazione, per le aree montane e marginali.

A maggior ragione in questa fase di crisi economica strutturale.

Il gioco economico sui diversi territori

Gli aspetti economici e di costruzione di valore in genere conseguenti alle decisioni in tema di trasporti possono esprimere significati diversi sui diversi territori.

Per quanto qui ci interessa ci limitiamo a sottolineare come la grande importanza delle economie di scala nelle reti e sistemi di trasporto si traduca in una redditività (o efficienza) marcatamente diversa nelle aree ad alta densità rispetto a quelle a bassa densità.



Questa fondamentale considerazione condiziona pesantemente il nostro lavoro, che si confronta in prevalenza con territori non centrali (“montani e marginali”), caratterizzati da densità, sia di popolazione che di attività economiche, basse e quindi intrinsecamente meno favorevoli rispetto a soluzioni di trasporto efficienti e sostenibili.

Quadro di riferimento

Ci interessa qui non tanto richiamare l’articolato sistema di leggi, regolamenti ed atti di pianificazione generale e settoriale che interessano il settore trasporti. E’ il caso invece di fare cenno solo ad alcuni elementi del quadro di riferimento strategico e normativo che ci aiutano ad orientare le scelte in armonia ad esso e ad intuire quali priorità guideranno nel prossimo futuro gli obiettivi di sostenibilità delle soluzioni di trasporto.

Trasporti e sostenibilità nelle politiche comunitarie

Un primo documento rilevante è il Piano dell’Unione 2011 per l’efficienza energetica: esso riconosce la rilevanza del settore trasporti nelle politiche di risparmio energetico e richiama l’attenzione degli Stati Membri su di esso, troppo spesso sottovalutato. Un riferimento ancora più importante ci viene dalla comunicazione europea UE 2011/112 “2050: Verso una economia competitiva a basso tasso di carbonio”: essa infatti mette in drammatica evidenza il ruolo e la conseguente priorità del settore trasporti rispetto agli obiettivi energetici e climatici di lungo termine.





La comunicazione sintetizza la criticità del settore trasporti nei confronti degli obiettivi del pacchetto “clima-energia” con i dati della tabella sottostante.

Rispetto ai riferimenti del 1990, sia le variazioni a consuntivo, rilevate ex-post al 2005, sia i trend previsionali, stimati ex-ante al 2030, sottolineano senza che possano esservi dubbi che i positivi risultati raggiunti ed attesi in tutti i settori coinvolti dalle politiche climatiche rischiano di essere pesantemente compromessi dal grave ritardo del settore trasporti.

Tabella: riduzioni settoriali (CO₂ ed altri gas serra)

Riduzioni dei gas serra rispetto al 1990	2005	2030
Totale	-7%	da -40 a -4%
Per settore:		
Produzione di elettricità	-7%	da -54 a -8%
Industria	-20%	da -34 a -0%
<i>Trasporti (c/trasp. aereo, s/tras. marittimo)</i>	<i>+30%</i>	<i>da +20 a -9%</i>
Settore residenziale e dei servizi	-12%	da -37 a -3%
Agricoltura (emissioni diverse dal CO ₂)	-20%	da -36 a -7%
Altre emissioni diverse dal CO ₂	-30%	da -72 a -3%

Metodologia

Tutto il lavoro sui territori giungerà a sintesi in un sistema di rating complessivo, nell’ambito del quale troveranno posto anche le valutazioni relative alla mobilità ed ai trasporti.

In sintesi la metodologia dovrà definire:

- le principali relazioni dell’asse trasporti con gli altri assi interessati dal sistema di rating territoriale
- il peso relativo da attribuire alla condizione dei trasporti rispetto al totale degli assi presi in considerazione;
- i prerequisiti, ovvero le condizioni essenziali senza le quali il territorio non può accedere al sistema di valutazione;
- la valutazione da riconoscere alle scelte decise e/o attuate per il settore trasporti.

Modelli esistenti

Sono ancora scarsi i modelli di rating territoriale che mettono in adeguato conto i trasporti.

Tra le molte ragioni del ritardo vi è di sicuro anche la difficoltà a reperire dati completi e dettagliati.

Ci interessa riassumere se ed in che modo, nelle principali architetture di valutazione, l'impatto del settore trasporti viene considerato.

Ecco quindi una sintesi di quanto già esiste:

Patto dei Sindaci	Il modello di censimento, pianificazione e rendicontazione ha obbligatoriamente previsto un capitolo trasporti. E' assunto come unico parametro significativo, in coerenza all'intero modello PAES, la riduzione delle emissioni di CO2 perseguita e rilevata nel settore trasporti.
Certificazione EMAS di un territorio	Ad essere analizzato e valutato è il sistema di gestione adottato e non già i suoi singoli contenuti. Il capitolo trasporti non è mai obbligatoriamente previsto, anche se è quasi sempre oggetto di analisi in sede di relazione d'inquadramento.
Certificazione LEED	A prevedere un espresso modello di valutazione per i trasporti e l'accessibilità è il protocollo per la gestione dei complessi edilizi esistenti (EBOM). La valutazione sulla sostenibilità delle soluzioni di trasporto è incentrata sulla percentuale degli utenti del complesso che vi giunge in auto o meno.
Iniziative "Agenda 21"	Il gruppo locale definisce, caso per caso, i propri assi di intervento ed i propri obiettivi specifici. Il settore trasporti è di norma sempre preso in considerazione, senza che esistano però modelli di riferimento espliciti.
Sistema Alpine Pearls	Prevede l'adesione volontaria di comuni turistici montani ad un sistema che valorizza le scelte di sostenibilità di quel territorio: le soluzioni di mobilità sostenibile sono lasciate al singolo comune ma previste e promosse in modo importante.
US Sustainable sites	Promuove con appositi crediti uno sviluppo di siti accessibile da pedoni e ciclisti e prossimo alle reti di trasporto pubblico, per ridurre inquinamento e promuovere la salute umana

Strategia

Sarà fondamentale da un lato definire in modo chiaro e stabile il set degli indicatori e dall'altro far sentire tutti gli attori partecipi del raggiungimento dei rispettivi targets.

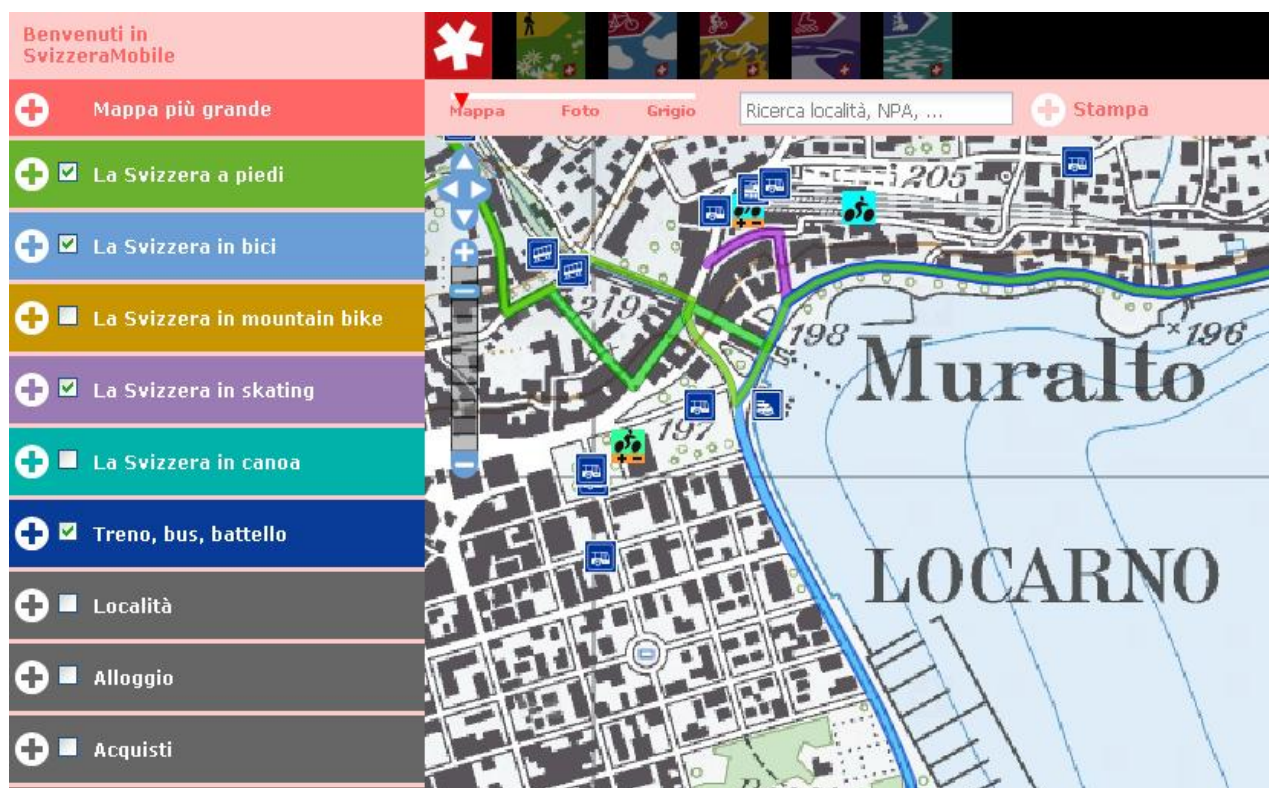
Un elemento di rilevanza strategica va riconosciuto nel modello di comunicazione e promozione.

E' fondamentale che le scelte e gli strumenti di mobilità sostenibile individuati e promossi siano fatti conoscere a tutti gli attori. Nel campo della mobilità, la domanda di spostamento o di trasporto, è caratterizzata in modo essenziale da origine e destinazione. Il principale punto di forza dell'automobile sta nella sua flessibilità, nella capacità di soddisfare quella specifica domanda in modo pieno.

Per soddisfare completamente il vettore domanda con una opzione alternativa, raramente una unica soluzione di mobilità alternativa è sufficiente.

Solo integrando più mezzi è possibile, e non in tutti i casi, disporre di un'offerta alternativa soddisfacente. E, anche quando esiste, la reale praticabilità di tale soluzione alternativa è pesantemente condizionata dal livello di conoscenza, di quell'alternativa, presso il pubblico.

E' quindi di grande aiuto, addirittura condizione necessaria secondo alcuni, che tutti i modi, spesso proposti da fornitori diversi, siano riconoscibili sotto un unico marchio. La disponibilità di un unico punto di contatto, informazione ed acquisto (one stop shop) può offrire all'utente finale una alternativa interessante rispetto alle soluzioni tradizionali.



“Svizzera mobile” propone sotto un unico marchio e con un unico canale tutte le opzioni di trasporto.

Un argomento da approfondire, nell'ambito di green communities, è se vi siano sufficienti motivazioni per generare un brand unico, relativamente all'offerta di mobilità, non già per singolo territorio bensì condiviso tra tutti i territori che decidono di aderire al protocollo.

Le sinergie fra i diversi territori possono essere cercate anche sul fronte operativo oltre che comunicativo: la decisione di acquistare, ad esempio, veicoli ecologici, quando si tratta di una decisione comune e contemporanea su più territori, può essere affrontata in modo più efficiente e con maggiore potere negoziale se è gestita con un unico processo d'acquisto.

Altra modalità da suggerire è quella di guardare al processo di cambiamento sempre con un orizzonte di lungo termine: le tappe del cambiamento vanno percorse tutte; non ve ne sono che possano essere saltate.

Ad esempio i turisti abituali di un territorio, possessori di seconda casa, potranno finalmente prendere concretamente in considerazione l'opzione di raggiungere la loro destinazione in autobus solo DOPO che avranno concretamente sperimentato con soddisfazione la possibilità di godere il loro soggiorno locale anche senza disporre della propria auto.

Partners

La lettura dei meccanismi economici che sovrintendono alle decisioni di trasporto, più sopra sintetizzata, porta alla naturale conclusione che, più che per altri settori, per accompagnare le soluzioni locali di mobilità e trasporti è necessario il consolidamento di coalizioni locali.

I portatori di interesse toccati dalle scelte trasportistiche, sia strategiche che operative, quasi sempre sono soggetti plurali o collettivi. Perché il valore aggiunto possa essere concreto, occorre aggregare più stakeholders verso ciascun singolo obiettivo.

Il lavoro isolato ed autonomo di ciascuno di essi, anche quando lodevole, non porterebbe ai necessari livelli di soddisfazione e dissiperebbe energie e risorse, con un risultato esattamente contrario a quello cui si vogliono portare comunità per loro natura delicate.

L'elenco che segue propone, in modo non esaustivo, alcune categorie di soggetti che possono essere coinvolti in modo efficace nel ripensamento in chiave sostenibile dei trasporti, dando loro la possibilità di metterne a valore asset ed attività, massimizzando così l'utilità complessiva di ogni azione.

Si dà qui per scontato il coinvolgimento degli organi istituzionalmente competenti per materia. Nemmeno vale la pena citare l'associazionismo ambientalista, ove esistente, tanto è scontato il suo commitment nel perseguire e supportare svolte sostenibili nei trasporti.

Ci interessa invece esercitarci ad intercettare soggetti diversi, che perseguono altre mission, il cui coinvolgimento diretto è per nulla scontato ed ai quali non siamo abituati a pensare in quest'ottica, ma i cui comportamenti e modelli organizzativi possono incidere concretamente sulla domanda e sulla offerta di trasporto.

- Gestore dei servizi postali e di recapito
- Gestore unico (concessionario) dei servizi di Trasporto Pubblico Locale
- Fornitori di trasporto su gomma locali
- Fornitori di trasporto su gomma nazionali
- Fornitori servizi di autonoleggio
- Operatori della GDO e simili
- Organi di direzione scolastica
- Gestori dei grandi poli attrattori, ove esistenti (socio-sanitari, di studi, musei e luoghi di richiamo storico-artistico, grandi stabilimenti produttivi, grandi aree industriali, commerciali e direzionali, ...)



E' sempre importante che il territorio sappia comunicare in modo chiaro i propri obiettivi strategici di sostenibilità; in questo modo la selezione dei partner sarà più semplice.

Vi sono infatti operatori che a priori hanno operato e dichiarato la propria scelta strategica verso un'economia a bassa intensità di carbonio, per fare alcuni esempi:

- IKEA, nel proprio sistema di CSR, ha fissato un obiettivo (Italia) preciso: almeno 15% della clientela deve raggiungere gli store IKEA non con la propria auto;
- AUCHAN promuove criteri di sostenibilità nelle proprie politiche di vendita ed ha istituito un Comitato Scientifico per selezionare e proporre buone prassi nei processi di vendita ed acquisto
- POSTE ITALIANE da tempo ha deciso di rafforzare la percezione di sostenibilità del proprio brand

Per essi riconoscere in un territorio di sbocco un potenziale partner li aiuterà ad indirizzare in modo mirato iniziative di reciproco interesse (ad esempio navetta diretta un giorno fisso la settimana).

A parità di condizioni, operatori con finalità dichiarate coerenti con le politiche di sviluppo e gestione di un territorio preferiranno senza dubbio interagire con quel territorio, piuttosto che con altri territori. Lì infatti troveranno già superata una buona parte dell'ordinario iter decisionale, un tragitto che, se percorso dall'inizio, di norma è lungo, insidioso ed incerto.

