



La Commissione permanente della Convenzione delle Alpi definisce il mandato del Gruppo di Lavoro Trasporti ogni due anni. Nel 2012, nel corso della preparazione della Conferenza delle Alpi del 2014 la Commissione ha indicato al Gruppo di Lavoro Trasporti una serie di compiti da svolgere tra cui una panoramica sulle buone prassi e sulle strategie legate alla logistica e alla consegna intralpina delle merci in ambito urbano insieme alla stesura di alcune raccomandazioni per promuovere la mobilità in queste regioni. Questo documento riassume la relazione finale, pubblicata dal Gruppo di lavoro nell'Ottobre 2014.

Identificazione dei territori alpini isolati

L'inizio del lavoro è consistito nell'identificare i territori alpini isolati. Per ottenere risultati paragonabili nel perimetro di tutti i paesi della Convenzione delle Alpi è stato scelto un insieme di caratteristiche per definire questi territori. Tra i 5.900 comuni del perimetro della Convenzione delle Alpi, più di 1.000 sono stati definiti "zone isolate".

Le caratteristiche utilizzate per definire un comune "isolato" sono:

- ubicazione al di fuori dell'influenza urbana
- mercato del lavoro limitato;
- declino demografico;
- densità di popolazione sotto la media;
- mezzi di trasporto pubblici limitati;
- assenza di forte affluenza turistica .

Soluzioni di trasporto sostenibili in zone alpine: la raccolta di buone prassi

Come indicato poco prima il compito principale è stato di identificare soluzioni di trasporto sostenibile per le zone alpine isolate. Tuttavia, sono state anche raccolte informazioni riguardanti territori al di fuori di queste zone alpine in caso potessero rivelarsi utili per le zone alpine isolate.

Il lavoro non si è limitato unicamente a studiare le soluzioni di trasporto in senso stretto ma ha riguardato anche gli approcci che tendono a migliorare l'accesso e l'accessibilità come per esempio fornire servizi ai clienti, o conservare le strutture di distribuzione locali. Quindi tutte le buone prassi prese in considerazione sono legate al trasporto (tranne le auto private utilizzate individualmente), insieme alle misure riguardanti la gestione della mobilità e le soluzioni o servizi che contribuiscono ad evitare la mobilità individuale.

Sono state evidenziate più di **50 buone prassi**. Anche se i rappresentanti del sottogruppo hanno cercato di mettere in luce un certo numero d'iniziative, questa lista non ha la pretesa di essere esauriente. Le buone prassi sono state raggruppate in quattro categorie come indicato qui di seguito. In realtà, alcune buone prassi includono più di uno di questi approcci.

Micro Servizi di trasporto pubblico	→	Misure che creano offerte aggiuntive di trasporto pubblico su richiesta .	18 buone prassi
Altri servizi di mobilità	→	Misure che creano offerte di mobilità al di fuori dell'ambito trasporto pubblico , ad esempio sistemi tipo bike sharing, carpooling, autostop, ecc.	12 buone prassi
Soluzioni di non-mobilità	→	Servizi che contribuiscono a ridurre o evitare la mobilità individuale , come ad es. l'accesso virtuale agli enti pubblici, commercio ambulante, servizi di consegne, telelavoro, video- conferenze, ecc.	12 buone prassi
Organizzazione e gestione della	→	Provvedimenti che migliorano le offerte pre-esistenti o che li rendono più visibili , senza creare offerte di mobilità aggiuntive, come il marketing, la comunicazione, la	12 buone prassi

Principali conclusioni

La metà delle 50 buone prassi raccolte riguardano direttamente i comuni menzionati precedentemente. Si considera che queste zone abbiano le maggiori difficoltà nel fornire i servizi di trasporto usuali (scarsa densità di popolazione, poca attrattività turistica, lunghe distanze, importanti ostacoli geografici e climatici, ecc.) ma allo stesso tempo questa panoramica mostra che **è possibile attuare misure di trasporto sostenibile nei territori isolati delle zone alpine**.

La maggior parte delle zone alpine scarsamente popolate o rurali selezionate devono far fronte alle stesso tipo di problematiche o tendenze: scarsità di popolazione e quindi grandi distanze tra un paese e l'altro e lontananza dai servizi, invecchiamento della popolazione a causa delle poche offerte di scuole e delle scarse offerte di lavoro, servizi di trasporto inadeguati, ecc. Tuttavia, **la gamma di azioni di mobilità sostenibile e le soluzioni promosse dagli stakeholder locali è estremamente vasta**: servizi di trasporto pubblico, infrastrutture per videoconferenze come anche il bike e car-sharing, l'autostop sicuro, un adeguato sistema di diffusione delle informazioni, o sistemi tariffari integrati.

Una sfida fondamentale per le offerte di mobilità sostenibile, in particolare sul fronte delle offerte di trasporto pubblico, in zone isolate o scarsamente popolate è l'insufficienza delle richieste da parte dei residenti e **in molti casi ci si avvale della presenza di turisti** per creare offerte di mobilità che risultano poi molto utili anche per i residenti.

Raccomandazioni per promuovere la mobilità nei territori alpini isolati

Le attuali problematiche economiche, sociali e ambientali prodotte dalla difficile situazione riguardante la mobilità nelle zone isolate (che sono dipendenti dal trasporto in auto private) richiedono di trovare una soluzione di offerte di mobilità compatibili con i fabbisogni economici e ambientali. Basata sul feedback derivante dalle buone prassi, la relazione finale ha formulato **quattro raccomandazioni chiave** per migliorare e promuovere le soluzioni di mobilità sostenibile in queste zone.

Know-how locale e monitoraggio dei bisogni degli utenti

I servizi di mobilità in zone rurali, isolate e in zone scarsamente popolate non possono limitarsi a riprodurre quelli esistenti in zone urbane. Devono essere pensati **su misura per i bisogni degli utenti** e richiedono conoscenze specifiche in merito ai suddetti bisogni. Gli enti locali, le organizzazioni non-profit e le persone appartenenti alla comunità possono disporre di **conoscenze molto approfondite per quanto riguarda i bisogni di mobilità** e dovrebbero essere coinvolte nella progettazione delle offerte di servizi ma anche in modo permanente per il loro funzionamento.

Approcci integrati e coordinamento migliorato

Migliorare il coordinamento tra i servizi esistenti in una prospettiva di funzionamento o di tariffazione è un approccio a basso costo che migliorerà la situazione generale di mobilità delle zone scarsamente popolate. Prima di introdurre nuove offerte di mobilità, **le offerte di mobilità dovrebbero essere integrate e rese disponibili per tutte le popolazioni**. Tuttavia, **fornire o mantenere servizi in zone isolate** potrebbe contribuire notevolmente a ridurre la necessità di viaggiare. In molti casi, queste soluzioni sono più utili della creazione di nuove offerte di mobilità anche se questi due approcci possono essere complementari.

Offerte di mobilità semplici e facili da capire

Rendere le offerte di mobilità visibili sul territorio è un fattore di successo cruciale e ingloba la comunicazione, il marketing e tutta la fase operativa. Gli utenti potenziali devono avere un accesso all'informazione per tutti i servizi disponibili. L'informazione deve essere di tipo **centralizzato, globale e mirato**. La struttura tariffaria e le sue regole come anche il sistema di emissione dei biglietti dovrebbero essere facili d'uso e semplici da capire.

Finanziamento sul lungo termine

I costi per ogni spostamento sono particolarmente onerosi nelle zone alpine isolate, coprire i costi è spesso impossibile e finanziare offerte di mobilità sostenibile è una sfida ben nota. Vi sono tuttavia vari metodi che permettono di controllare i costi operativi: **uplicare i servizi in altri territori** può produrre economie di scala; mettere i **servizi** a disposizione di tutte le popolazioni può ridurre la concorrenza; **mobilitare i volontari** può essere una valida alternativa al servizio di trasporti pubblico. Aumentare le tariffe avrebbe



un effetto controproducente, diminuirebbe da un lato l'attrattività dell'offerta di mobilità e metterebbe in pericolo il suo radicamento nella società. Le autorità pubbliche dovranno quindi intervenire con finanziamenti sul lungo termine. Senza dubbio altri stakeholders dovrebbero essere invitati a partecipare, siano essi pubblici o privati allo scopo di poter finanziare tutte le offerte di mobilità sostenibile.

Questo documento riassume la relazione finale prodotta dal Gruppo di Lavoro Trasporti. Hanno partecipato ai lavori di preparazione del documento i seguenti esperti: Inga Ahrens (DE), Paolo Angelini (IT), Ueli Balmer (CH), Franziska Borer Blindenbacher (CH), David Caubel (FR), Daniel Chemin (FR, coordinator), Hélène Denis (Club Arc Alpin, observator), David Dubois (FR, editor), Wolfgang Grubert (AT), Veronika Holzer (AT), Ernst Lung (AT), Stefan Marzelli (DE), Stefanie Pfändler (CH), Zlatko Podgorski (SI), Christian Rankl (AT), Massimo Santori (IT), Florian Lintzmeyer (DE), Harry Seybert (DE), Raffaele Vergnani (IT).