



Laboratorio di approfondimento

VIVERE LA MONTAGNA

Sostegno a Modelli virtuosi di sviluppo locale per la vitalità dei territori rurali marginali



MODELLI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE ED INCLUSIVA PER RAFFORZARE LA FRUIBILITÀ E VITALITÀ DELLE AREE MONTANE VINCERE LE SFIDE

Foligno
giovedì 5 e 6 ottobre 2023

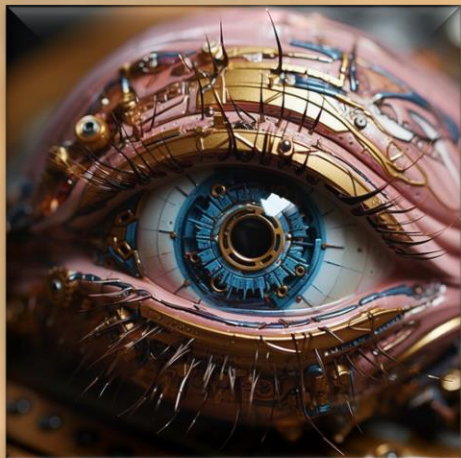
Maurizio Ionico
Amministratore Unico Melius srl – impresa sociale
urbanista, studioso di sistemi di trasporti e mobilità

«l'esperienza umana viene raccolta, la sua condivisione organizzata, i significati concepiti, assorbiti e negoziati attorno ai luoghi»

«nei luoghi i desideri umani nascono e vivono nella speranza di essere soddisfatti, quando ciò non avviene rischiano una **frustrazione**».

Zygmunt Bauman, sociologo, filosofo, accademico polacco





cosa vediamo quando
osserviamo l'«osso» qual è
la montagna italiana?

11 milioni
abitanti che l'Italia perderà nel 2070 con la desertificazione che coinvolgerà 11 Regioni su 20 (resisteranno più di altre l'Alto Adige, il Trentino, l'Emilia Romagna, la Lombardia)

60%
del territorio
[180.000 kmq]
10 Regioni con il 40% della superficie montana e pedemontana

44%
3.530 Comuni montani vivono 12.100.000 abitanti, 20% della popolazione italiana

24%
1.900 Comuni periferici e ultraperiferici distanti dall'offerta di servizi essenziali localizzati in aree interne in larga parte del centro e del sud

19%
dei Comuni rischio di estinzione al 2070
«in cammino verso il nulla»

60%
di micro, piccole e medie operano nelle province montane, coinvolte dalla metamorfosi (lavoro, produzione, ritrazione dalle valli)



Dislocazione territoriale dei Comuni

Non montano

Parzialmente montano

Totalmente montano



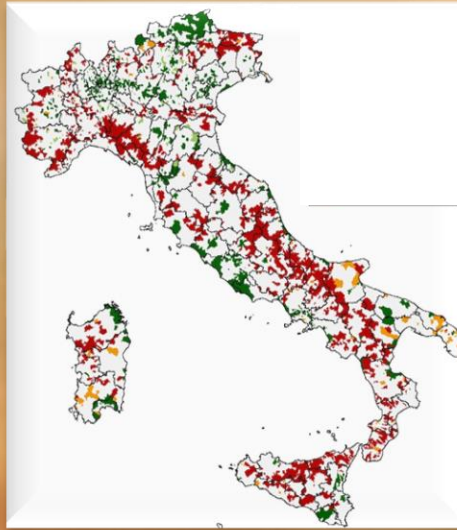
Caratteri dei contesti urbani e territoriali

- A - Polo
- B - Polo intercomunale
- C - Cintura
- D - Intermedio
- E - Periferico
- F - Ultraperiferico
- limiti regionali
- autostrade



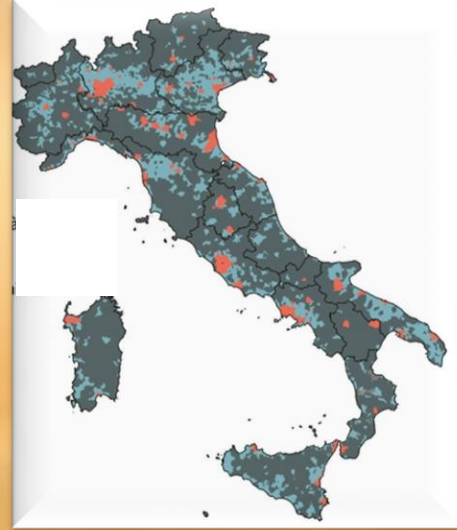
Tasso di variazione % della popolazione 2011- 2019 nei Comuni per dimensione demografica

- Aumento popolazione
- Diminuzione popolazione



Tendenza demografica dei Comuni 1951 - 2019

- Comuni con una tendenza demografica alternata tra crescita e decrescita
- Comuni in crescita sistemica di popolazione dal 1951 al 2019
- Comuni con inversione di tendenza demografica verso la crescita di popolazione dal 2001 al 2019
- Comuni con inversione di tendenza demografica verso lo spopolamento dal 2001 al 2019
- Comuni in spopolamento sistemico dal 1951 al 2019



Grado di urbanizzazione del territorio italiano

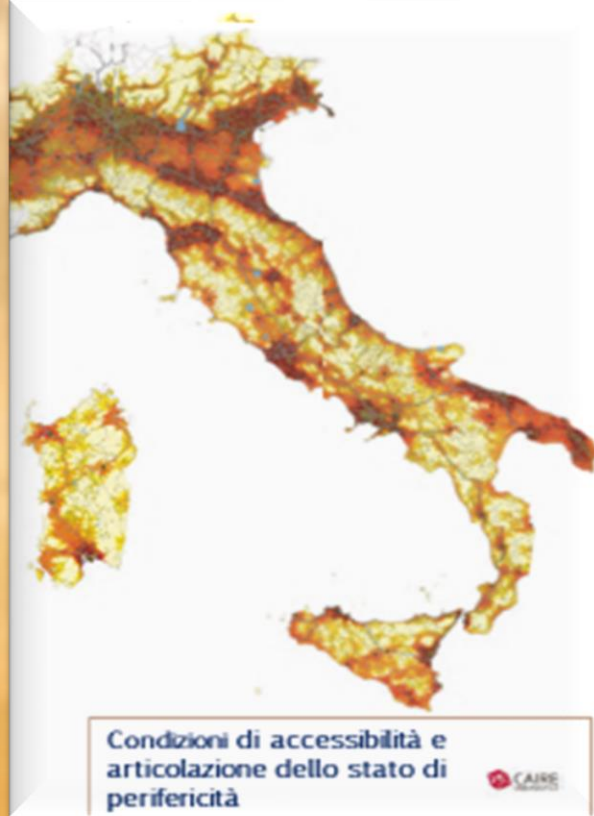
- Città
- Piccole città e sobborghi
- Zone rurali
- Non disponibile



Comuni minimi in via di estinzione

riflessi diretti sull'«accessibilità» ai luoghi e «domanda di mobilità» in montagna

le condizioni di **perifericità** della montagna rispetto ai principali nodi e contesti urbani e i differenti livelli di **integrazione territoriale** rappresentano fattori che comportano il prevalere della **mobilità privata** allontanando la **prospettiva della sostenibilità**



spostamenti quotidiani, mobilità **sistematica** forme di mobilità nell'ambito della montagna italiana

comunità alpine

25 % delle persone utilizza i mezzi pubblici

studenti

27% utilizza mezzi pubblici; 6% mezzi tpl e privati

studenti

38 % usa solo mezzi privati [età superiore ai 25 anni]

lavoratori 7 % utilizza i mezzi pubblici

5% in condivisione specie nei distretti industriali pedemontani

lavoratori

74 % usa esclusivamente mezzi privati

la «domanda di mobilità» in montagna
riflette lo stato di salute
delle comunità e delle economie locali



riduzione degli spostamenti

«casa - scuola», «casa - lavoro»

Alpi - Piemonte, Friuli Venezia Giulia

Appennini - aree dell'Appennino centrale
e meridionale



consolidamento degli spostamenti

«casa - scuola», «casa - lavoro»

Alpi - Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige,
Lombardia (parte)

Appennini - aree dell'appennino
tosco- emiliano



l'«accessibilità» ai luoghi
rappresenta un set di
indicatori e requisiti

diritto
delle persone

standard
misura qualità della
vita

criterio
in base al quale le
persone decidono di
rimanere a vivere e
lavorare

funzione
dell'attrattività

indicatori che rafforzano
il «capitale sociale»:
capitale di legame; capitale di scambio

i contesti montani sono contemporaneamente «spazi vissuti» e «spazi attraversati», origine e destinazione di flussi differenziati, che vivono trasformazioni spesso radicali

asimmetria tra situazioni concrete e modelli organizzativi e gestionali

- sistemi di **regolazione** del tpl rigidi e tipicamente «urbani»
- **modelli organizzativi** di fornitura dei servizi che non incrociano bisogni [esigenze delle persone di muoversi nelle «ore di morbide» e alla sera] e dinamiche in evoluzione [relazioni casa – scuola e casa – lavoro, sia interne ai contesti sia per raggiungerli]
- mancanza di **piattaforme digitali** di incrocio tra «offerta» e «domanda» di mobilità
- precarietà delle «**connessioni diagonali**» [Appennino]
- permanere di numerose **ferrovie dismesse** e solo alcune oggetto di progetti di fattibilità,
- pochi **manager della mobilità** [Dl 34/2020 convertito in Legge 77/2020; figura obbligatoria per le aziende pubbliche e le imprese private con più di 100 dipendenti/popolazione superiore a 50.000 abitanti che devono adottare il «Piano degli spostamenti casa-lavoro» ai fini della riduzione del mezzo di trasporto privato [DM n. 179/2021],
- alterna corrispondenza tra **servizi Tpl** (valenza decennale), **progetti Ue e Snai** sulla «mobilità» d'area (valenza triennale)

sintesi: «modesta efficacia delle risposte da parte dei decisori e delle politiche territoriali»

Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile - Position Paper 2022 sul Goal 11 «Aree interne e Montagna»

Ripensare la Mobilità Rurale

promozione del concetto di ‘SmartRural TransportAreas’ – SMARTA attraverso servizi di mobilità sostenibile e condivisa integrati con il servizio di trasporto pubblico extra urbano nelle aree rurali

SMARTA è una iniziativa del Parlamento europeo finalizzato a comprendere la rilevanza ed attivare servizi di mobilità «on demand» e condivisi, in aggiunta ai trasporti pubblici già operanti nei vari contesti

Sito web del progetto SMARTA www.ruralsharedmobility.eu



1. mobilità sostenibile ed inclusiva per rafforzare la fruibilità e vitalità delle aree montane: esperienze promosse dalle Regioni

Piemonte – (2017) progetto «**Astus**», Interreg Spazio Alpino; Unione montana del Biellese; trasporto a chiamata e degli spostamenti nei luoghi di lavoro attraverso modelli di car sharing e car pooling; *obiettivo: fornire opportunità a chi vive e lavora in montagna e per ridurre le emissioni*

Alto Adige – (2014 – 2020) progetto «**AlpInfoNet**», Interreg Spazio Alpino; rete per l'erogazione di informazioni relative alla mobilità sostenibile; *obiettivo: fornire informazioni accessibili riguardo le differenti soluzioni di mobilità sostenibili finalizzate all'utilizzo del trasporto pubblico e riduzione degli impatti da traffico*; programma «**The Green Mobility of the future**», cofinanziato dal Fondo Sociale per lo Sviluppo e coordinato da Merano; sistemi ITS per lo sviluppo della mobilità sostenibile e dell'intermodalità e messa in connessione di cittadini, viaggiatori, veicoli, unità di bordo strada, centri di controllo del traffico; *obiettivo: organizzare l'«Internet dei trasporti» e promuovere i servizi di mobilità elettrica e condivisi (car e ride sharing, car pooling, bike sharing) integrati con i servizi di Tpl*

Emilia Romagna – (2019 – 2022) progetto «**Smacker**», Interreg Central Europe; Appennino bolognesi; attivazione di servizi di trasporto a chiamata; *obiettivo: incrementare il trasporto pubblico e collegare le frazioni con le stazioni ferroviarie, i centri maggiori e le località turistiche*; (2023) progetto «**Interreg CE Substance**»; Agenzia Mobilità Romagna AMR Fondazione ITL, Iniziativa Centro Europea CEI; *obiettivo: DRT Demand Responsive Transport - trasporto «a chiamata»*

Marche, Abruzzo, Puglia, Molise – (2019) progetto «**Twist**», Interreg III B Cadeses, Comunità dell'Alto Maceratese, Medio Sangro, Appennino Dauno Settentrionale, Comuni dell'area di Termoli; sperimentazione del trasporto a chiamata su prenotazione e l'utilizzo di software di infomobility per la programmazione dei servizi, con il coinvolgimento dei gestori del Tpl e l'integrazione dei tradizionali servizi con minibus, *obiettivo recupero di risorse dovute a rigidità del sistema e corrispondere alla domanda di mobilità nelle aree a bassa densità e in montagna.*

2. mobilità sostenibile ed inclusiva per rafforzare la fruibilità e vitalità delle aree montane: esperienze promosse nelle Alpi da Comuni, Comunità di Comuni e soggetti privati

Sherpabus (Valle Maira - Cn) - servizio privato a pagamento che fornisce nel corso dell'anno il trasporto bagagli a quanti, cittadini del luogo e/o turisti, che si muovono lungo la Valle e nelle valli limitrofe, ed inoltre trasporta le persone da/per aeroporti, stazioni ferroviarie e hotel

Servizio «7Sì» - siediti qui (Comunità Montana delle Valli di Lanzo - To) - servizi di trasporto organizzato dagli operatori turistici in collaborazione con la Comunità Montana costituito da navette e bus che trasportano residenti, viaggiatori e turisti all'interno della valle

Sistema flexibus (Unione di Montagna Valsesia - Vc) - servizio di trasporto costituito da piccoli mezzi, da prenotare all'Unione di Montagna, che si muove lungo le vallate e che le persone lo possono prendere e/o fermare in relazione alle proprie necessità di spostamento

Taxi bus (Comunità Montana Oltrepò Pavese - Pv) - servizio pubblico a pagamento e prenotazione, attivo da lunedì a venerdì (8 -18), previo accreditamento di anziani, disabili e cittadini privi di patente, tenuto conto della certificazione Isee, per il trasporto delle persone e/o gruppi verso uffici pubblici di tipo comunale e regionale, Posta, ospedali, poliambulatori e strutture socio-assistenziali diffuse sul territorio di riferimento; inoltre, effettua trasporti «tematici» verso i mercati e le terme

Chiama Bus (Agenzia Tpl di Bacino, Alta Valtellina - So) - integrazione sperimentale del servizio Tpl tramite operatore privato dotato di pulmino di 9 posti, per raggiungere località poco servite e/o non soddisfatte dai servizi standard; il titolo di viaggio è lo stesso del trasporto pubblico e serve l'iscrizione

3. mobilità sostenibile ed inclusiva per rafforzare la fruibilità e vitalità delle aree montane: esperienze promosse negli Appennini e in Sicilia da Snai e Comuni

ColBus (Unione dei Comuni dell'Appennino bolognese, Srme Tper)- prenotazione delle corse per spostarsi scoperta dell'Appennino bolognese, tramite il treno e l'utilizzo di 7 mini bus

Tpl extraurbano + servizi aggiuntivi (Contram, Macerata, Camerino e Monti Sibillini) - soggetto privato che eroga il servizio «a chiamata» AmicoBus 2.0 in area montana e iconnessi con il progetto «Tre Presidi Un Unico Ospedale», effettua servizi di emergenza per non isolare i borghi nel caso di nevicate e fornisce il servizio di «Skiliftbus», collabora con il Parco Nazionale dei Monti Sibillini

Servizi di trasporto flessibili e a richiesta, integrati e digitalizzati (Snai, appennino Basso Pesarese - Anconetano) - pianificazione e gestione alla scala vasta del servizio di trasporto «a chiamata» finalizzato a rispondere alla dispersione della domanda in un territorio a bassa densità, ai bisogni delle fasce di utenza deboli e popolazione anziana, a sostenere il cicloturismo

Servizio di trasporto intercomunale a chiamata (Snai, appennino Alto Sangro - Ch) - organizzazione in 9 Comuni del servizio di trasporto «a chiamata» definita «dell'ultimo miglio» sfruttando gli «orari di morbida» del Tpl, con percorsi e orari flessibili; nella prima fase di sperimentazione, servizi utilizzati da 30.000 utenti

Riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale (Snai, Unione delle Madonie - Pa) - interventi su infrastrutture e orari per promuovere l'integrazione bus-treno, organizzare il Tpl tramite una rete di bus navetta da 9/15 posti adatti in montagna, razionalizzare i servizi di trasporto scolastico e le linee di Tpl in sovrapposizione su tratte e fasce orarie, elevare i livelli minimi di accessibilità ai luoghi

ChiamaBus (Snai Monti Reatini,- RI, Cotral) – organizzazione di un servizio nell'area attraverso minibus (8 – 19), promosso nell'ambito della Strategia su «mobilità» con il coinvolgimento del gestore Tpl Cotral

4. mobilità sostenibile ed inclusiva per rafforzare la fruibilità e vitalità delle aree montane: esperienze promosse in Umbria

Bus & bici (servizio a cura di Busitalia) - combinazione di due modalità, autobus extraurbani muniti di carrello porta bici per attraversare e/o raggiungere luoghi, paesaggi e patrimoni dell'appennino umbro, percorrendo itinerari ciclabili alcuni realizzati su sedimi di ex ferrovie

Treno e bus per le cascate delle Marmore (servizio a cura di Trenitalia e Itabus) – integrazione modale, dall'Emilia Romagna e da altre Regioni verso Terni, che gli appassionati possono combinare in autonomia per arrivare alle cascate; è possibile l'utilizzo dei soli servizi ferroviari che portano al luogo

Mobilità sostenibile ed integrata a Perugia – sistema integrato di mobilità articolato in diverse soluzioni: che mette in relazione people move con il «Minimetrò», 9 stazioni ferroviarie principali, intermodalità e parcheggi scambiatori

Progetto Comunitario LIMIT4WEDA – servizi di trasporto sostenibili nelle Aree a Domanda Debole (ADD: porzioni di territorio con domanda di trasporto bassa o medio-bassa, caratterizzate dalla dispersione spaziale e temporale); il comune di Perugia ha: a) introdotto il biglietto «Unico Perugia» che consente di viaggiare sulla rete urbana ed extraurbana attraverso il servizio «Minimetrò»; b) organizzato il servizio «a chiamata», gestito da ACAP denominato «Prontobus» con bus a metano di 25 – 40 posti, che integra l'offerta di Tpl in un'area a bassa domanda, è flessibile e si basa sulle prenotazioni tramite call center

Esperienza 1

«Mi.Co.Tra.» in Friuli Venezia Giulia

La mobilità ferroviaria transfrontaliera e territoriale

- organizzazione di un servizio ferroviario transfrontaliero tra Villach (A) – Udine – Aeroporto Fvg, Trieste comprensivo di materiale rotabile per il trasporto delle bicilette (2 vagoni: 200 bici)
- progetto attuato attraverso la partecipazione a due programmi Interreg Italia – Austria, in primo luogo per attivare il servizio e successivamente per prolungarlo;
- la gestione è coordinata tra le OBB (A) e Fuc srl e si avvale del concorso finanziario del Land Carinzia e della Regione Friuli Venezia Giulia [contratto di servizio];
- l'esperienza, anche se limitata in termini di corse/giorno, ha stabilito elevati trend di crescita delle persone e bici trasportate ed ha stimolato la Regione e Trenitalia ad adeguare il materiale rotabile tradizionale e a qualificare l'offerta.

«Progetto di territorio» e promozione dello sviluppo locale

- il progetto ha messo in relazione il bisogno di mobilità delle persone [lavoratori, studenti, viaggiatori, appassionati, turisti,] con un'«idea a di sviluppo» dell'offerta territoriale;
- le stazioni ferroviarie montane intese come «porte di ingresso» ai luoghi e forte integrazione con la dorsale ciclabile Salisburgo – Grado «Alpe Adria – Radweg» [404 km facente parte di Eurovelo n. 7];
- spinta all'economia locale che ha prodotto diffuse iniziative per connettersi ai flussi cicloturistici [Tarvisio, Pontebba, Chiusaforte, Resiutta] e creato valore.

Esperienza 2

«Tramvia della Val Brembana»

Servizio di trasporto pubblico sostenibile in evoluzione

- società al 100% a capitale pubblico promossa da Tramvie Elettriche Bergamasche (TEB) con il contributo di 4 mln € del Consorzio del Bacino Imbrifero Montano (BIM) Brembo-Serio-Lago di Como;
- il costo dell'infrastruttura [179 mln €] sostenuto da Stato e Regione;
- il servizio è in grado di servire 90.000 abitanti [ad esclusione di Bergamo], ridurre i tempi di percorrenza [del 30% - 50%] da/verso Bergamo, l'ospedale e l'aeroporto, alleggerire la pressione del traffico lungo la direttrice della Val Brembana abbassando i livelli di inquinamento.

Cucire le relazioni. Conessioni tra città, territori e parchi

- connette una serie di città (Bergamo) con territori [17 fermate] e il Parco dei Colli ;
- la linea tramviaria è integrata con infrastrutture [percorsi ciclopedonali, parcheggi di interscambio, banchine, marciapiedi, strade di accesso] ed è supportata dall'intermodalità [con il tpl, extraurbano e ferroviario, con l'aeroporto];
- l'esperienza del 2004 [«Tramvia della Val Seriana» (Bergamo - Albino)] si è evoluta in «Tramvia della Val Brembana» (Bergamo - Villa d'Almè) concorrendo alla rigenerazione urbana e allo sviluppo territoriale con la promozione di una Smart land

Esperienza 3

Progetto sperimentale «on demand» nella montagna friulana

Servizio di Tpl su gomma «a chiamata»

- progetto sperimentale collocato in una valle alpina friulana [Val Degano] avviato dal gestore dei servizi Tpl su gomma, assieme al Regolatore e ai Comuni della valle;
- i minibus a chiamata, allestiti anche per trasportare persone con ridotta mobilità, sono prenotabili tramite call center o app, in orari diversi in base al paese interessato dal servizio;
- obiettivo: incrociare nel corso di un anno la domanda di mobilità che si esprime nelle «ore di morbida» e nei «festivi» e a far emergere la «mobilità latente», elevando i livelli di accessibilità ai luoghi nell'ambito dello «spazio vissuto»;
- coinvolti 5 Comuni e 37 nuove località [anche di altri Comuni] con l'opportunità alla mobilità territoriale per 2.000 persone.

Valore e vincoli della sperimentazione

- esperienza DRT che si inserisce sull'esistente «Contratto di servizio» decennale, che ha caratteristiche del decennio precedente, e sul modello rigido di organizzazione di sanità, scuola, Pa, sollecita a ripensare l'attuale modello di fornitura dei servizi Tpl;
- possibilità di introdurre varianti ai contenuti del Contratto e di estendere ad altre aree montane il servizio dando struttura all'esperienza;
- il progetto non è ben posto in relazione con il programma Snai per la parte «mobilità» e con il ruolo del terzo settore nel trasporto delle persone.

Esperienza 4

Piattaforma «Car Pooling Hub» nell'Alta Langa

**Mobilità
condivisa
attraverso il car
pooling**

- il progetto co-finanziato dal programma europeo *Opticities*, rappresenta una
- soluzione per la pianificazione ed il trasporto condiviso delle persone, in primis lavoratori e Pa;
- per la promozione della mobilità sostenibile basta un click da smartphone o da tablet [www.sistemapiemonte.it/carpoolinghub] che permette agli utenti di valutare le soluzioni offerte dagli operatori privati della mobilità, in relazione alle O/D delle tratte e agli orari;
- la gestione è in capo ad un'agenzia pubblica strumentale [CSI Piemonte - Consorzio per il sistema informativo], che interviene su un territorio di 250 kmq con 38 Comuni dove vivono 19.000 abitanti.

**Dal progetto
all'innovazione
sociale, alla
connettività e alla
riduzione delle
esternalità**

- il modello rimanda una visione sussidiaria ed ha richiesto il supporto dell'innovazione sociale al fine di far conoscere alla cittadinanza i servizi ed estenderne la condivisione, alle scuole, associazioni economiche e imprese del territorio;
- il progetto, che si avvale delle risorse dell'innovazione digitale, ha costretto a migliorare le capacità di connettività Internet attraverso interventi con una nuova rete wireless;
- in una realtà carente di servizi di trasporto, questo progetto ha ampliato le possibilità delle persone a muoversi e migliorato l'accessibilità influenzando sulla riduzione dei costi diretti e delle esternalità.

Esperienza 5

Infomobilità intermodale in Alto Adige

La frontiera
dell'intermodalità
e della mobilità
sostenibile con il
MaaS

- piattaforma realizzata con un Interreg-V-A Italia-Svizzera, coordinata dal Comune di Merano, che si propone di mettere a sistema i fattori della mobilità integrando l'infomobilità e dati [da cui si comprende «come» e «perché» si generano gli spostamenti];
- i cittadini possono usufruire dei mezzi di trasporto pubblici e privati attraverso un unico canale digitale in un ambiente *open source* [Mobility as a Service];
- 3 fasi operative del MaaS; 1a fase: a) allestimento della piattaforma integrata costituita dalla messa a sistema dei servizi di trasporto [bus, treno, bici personale, car e bike sharing, servizi a chiamata, ricarica di auto elettriche, monopattini, park in strada e in struttura], b) ricerca dei percorsi in *real time* con l'utilizzo della mappa interattiva che visualizza i dati relativi ai vari servizi di trasporto, con la “palina virtuale” per rappresentare gli arrivi in tempo reale; 2a fase: attivazione delle funzionalità relative alla prenotazione e pagamento; 3a fase: integrazione tariffaria.

Far evolvere
servizi e
comportamenti

- il MaaS fa evolvere i servizi dal punto di vista organizzativo e del livello di servizio, e incide sui comportamenti delle persone; la piattaforma spinge alla soddisfazione della domanda di mobilità ed è una prospettiva per la montagna;
- la semplificazione dell'accesso ai servizi di trasporto attraverso le piattaforme digitali è sostenuta dal Pnrr che ha selezionato per le sperimentazioni oltre la prov. di Bolzano, l'Emilia-Romagna, Piemonte, Veneto, Puglia, Campania e l'Abruzzo.

riconoscere e vincere la sfida

recuperare **asimmetrie**, corrispondere a «**diritti**» alla mobilità e al significato di «**mobilità sostenibile bene comune**», garantire l'«**accessibilità**» ai luoghi, sostenere la «**domanda**» (latente, in evoluzione), promuovere **trasporti sostenibili, integrati e inclusivi**

Primo fattore: solidi principi, robuste pratiche

- visione «ecosistemica»: la mobilità sostenibile è un processo corale sorretto dall'innovazione sociale (partecipazione sulla vision e sugli indirizzi progettuali) e dal coinvolgimento di tutti gli attori del sistema
- approccio «metromontano» alla mobilità: nella dimensione dell'«attraversamento», mettere in relazione strutturale valli, contesti pedemontani e città
- creare «vantaggi competitivi»: la mobilità sostenibile deve essere attrattiva poiché «funziona» e garantisce l'accessibilità entro un accettabile intervallo spazio – temporale
- disporre di «piattaforme» e «sistemi digitali unificati»: favorire la pianificazione, la prenotazione, il pagamento di una ampia gamma di servizi di mobilità attraverso il MaaS e App (le persone vanno accompagnato nel loro utilizzo)
- realizzare «prodotti» differenziati di mobilità: organizzare la flessibilità dei servizi nelle «ore di morbida» e alla sera (DRT, on demand) ed integrare l'«offerta di trasporto» conciliando gomma e ferro, pubblico, privato e terzo settore, pooling e sharing
- governare la mobilità nelle aziende, sul territorio, nei distretti e contesti manifatturieri: adottare il mobility manager aziendale e territoriale, promuovere il car pooling e car sharing nei distretti e nelle grandi aziende (pubbliche e private)

Secondo fattore: oltre le esperienze, immaginando possibili futuri

- non bastano le buone pratiche applicate e distribuite sui territori di montagna: bisogna rendere scalabili e dare struttura alle esperienze e far evolvere i modelli organizzativi, anche tenuto conto dei limiti riscontrati nelle fasi di monitoraggio (che vanno eseguite)
- non è sufficiente l'attuazione di iniziative frutto della partecipazione a Bandi europei e/o di progettualità Snai: è fondamentale assicurare continuità ai progetti una volta esauriti i finanziamenti e concluso l'arco temporale (in genera triennale) della loro applicazione, e quindi è necessario immaginando futuri possibili di Terre Alte e valli

Terzo fattore: regolatore che deve programmare, regolatore che deve regolare

il regolatore, in primo luogo la Regione, deve:

- pensare: sulla scorta dei «principi» indicati e dei fenomeni strutturali che influiscono sul futuro delle Terre Alte e che condizionano la mobilità ed accessibilità (regressione demografica, invecchiamento della popolazione, fuga dei giovani, ritrazione di servizi e imprese, migrazioni, trasformazione delle catene del valore)
- impostare «contratti di servizio» decennali (programmazione): che non imitino le condizioni del decennio precedente e che prevedano la possibilità di adottare modelli di flessibilità nella fornitura dei servizi pubblici nelle Aree a domanda debole (ADD) e nelle Terre Alte (DRT, on demand)
- coinvolgere tutte le risorse che compongono l'«offerta di trasporto», e ottimizzare il relativo patrimonio di mezzi: i soggetti pubblici (gestori dei servizi), i privati (gomma e ferro, trasporto individuale e collettivo), il terzo settore (cooperative di comunità, associazioni «dedicate», associazioni di volontariato) per organizzare un «prodotto di mobilità» con servizi nel contempo strutturati, flessibili e per corrispondere a bisogni specifici della popolazione