

Paragrafo 1 Ruolo e potenzialità

- suggeriamo di distinguere il paragrafo relativo agli elementi di scenario da quello dedicato ai **vantaggi della mobilità sostenibile**, in modo da valorizzarli all'interno del documento
- il documento acquisterebbe maggiore efficacia se fossero indicati in forma monetaria i **costi** che lo Stato affronta a causa della mobilità non sostenibile. Es. oltre ad indicare (in valore assoluto) quanto costa all'INAIL indennizzare le morti e le assenze dal lavoro per incidenti stradali, si potrebbe aggiungere una stima delle spese sanitarie conseguenti ad incidenti automobilistici e conseguenti all'aumento esponenziale delle allergie respiratorie. Un altro dato interessante potrebbe essere quanto costa allo Stato dilatare i tempi del servizio di asili nido e altre scuole per assorbire i lunghi tempi di spostamento casa-lavoro dei genitori.
- come già indicato anche da altri partecipanti, sarebbe opportuno indicare le **fonti** di tutti i dati citati ed eliminare o, almeno, spiegare l'incoerenza delle informazioni riportate sull'incidenza della voce trasporti nei bilanci familiari (par. 1.1 e 1.2.3)

Paragrafo 2 Ostacoli e barriere

- sarebbe meglio precisare che i numerosi ostacoli e barriere che oggi esistono in Italia per lo sviluppo di una mobilità sostenibile (e che poi il lettore ritrova all'interno dei paragrafi con le proposte di intervento) sono riconducibili a **due necessità** di intervento (in questo senso si potrebbe anche valutare di rivedere il titolo del paragrafo per renderlo più coerente con i contenuti)

Paragrafo 3 Proposte di intervento e target

- suggeriamo di articolare meglio la **struttura** del paragrafo, prevedendo un cappello introduttivo per la realizzazione della **road map** (che dovrebbe rappresentare il contenitore di tutte le iniziative riportate nel seguito) e articolando le proposte presentate o in accordo ai tre pilastri del green transport "reduce, shift, improve" o alle due necessità di intervento indicate al paragrafo 2.
- sarebbe utile inserire un riferimento alle diverse **responsabilità** coinvolte nelle proposte di intervento: sarebbe utile indicare le responsabilità previste in corrispondenza di ciascuna azione (poteva anche essere interessante declinare le azioni per soggetto) o, in alternativa, prevedere un paragrafo a livello generale sui diversi soggetti coinvolti. In questo contesto, sarebbe utile fare riferimento al ruolo dei **Mobility Manager** locali e di Area -poteva essere interessante anche inserire dei dati sulla loro diffusione nella sezione di scenario.
- non sono sempre chiare le **proposte di azione**, a volte sembra solo che sia identificata l'area di intervento (ad es. "è necessario che i biocarburanti di prima generazione lascino il posto a quelli di seconda generazione -oppure aumento del telelavoro - ma come?). In questo senso potrebbe essere utile prevedere un'indicazione sull'approccio metodologico utilizzato (ad esempio, si potrebbe dire che in questa prima fase sono identificate le aree di intervento a livello macro con i relativi target e che la declinazione operativa degli obiettivi, con relativa identificazione di tempi, responsabilità e costi avverrà nell'ambito della road map)
- a volte dopo il target è riportato il riferimento (campo di applicazione), in altri casi è indicato all'interno del target stesso. Sarebbe meglio omogeneizzare
- **lo spostamento più sostenibile è quello che si riesce ad evitare**", quindi, valorizzare l'uso di strumenti informatici (internet, email, telefono...) per evitare il più possibile gli spostamenti fisici dovuti a pratiche amministrative (es. pagamenti alla pubblica amministrazione tramite home banking con invio della quietanza via email all'ufficio interessato, comunicazioni via email per ricette mediche dal medico di famiglia o esito di analisi di laboratorio dell'ASL, corrispondenza telematica e non postale con la P.A.); tutto ciò, oltre a ridurre la congestione del traffico e le emissioni in atmosfera, consentirebbe un risparmio di carta, toner e stampanti (ricadute ecologiche ed economiche per la PA) e di tempo dei cittadini (ricadute sociali positive).
- paragrafo 3.4.1: in merito allo sviluppo urbanistico, sarebbe opportuno evidenziare anche che le città dovrebbero essere progettate in modo tale da permettere agli abitanti di raggiungere le proprie destinazioni quotidiane (lavoro, spesa, scuola etc.) con spostamenti di breve distanza e durata. Dedicare 2 o più ore al giorno agli spostamenti casa-lavoro, anche se compiuti con mezzi collettivi e a basso impatto ambientale, non può essere considerato sostenibile. Le città non dovrebbero avere zone quasi esclusivamente residenziali e zone quasi esclusivamente dedicate ad uffici: il tessuto urbano dovrebbe essere omogeneo. In questo senso, l'obiettivo di ridurre del 5% il **raggio medio degli spostamenti** entro il 2020 potrebbe sembrare troppo poco ambizioso.

- sarebbe utile incoraggiare le organizzazioni pubbliche e private a rinnovare la propria **flotta aziendale** privilegiando veicoli ecologici e a dotarsi degli strumenti necessari a svolgere videoconferenze di alta qualità, per ridurre gli spostamenti fisici dei dipendenti.