



Pianificare la Tripla Accessibilità per un futuro incerto – **Un manuale per Professionisti**

Documento di sintesi

Marzo 2024

La teoria della pianificazione, intesa come processo volto al raggiungimento di determinati obiettivi, dato il mondo in continuo mutamento, si evolve nel tempo, e gli strumenti e i metodi utilizzati in passato potrebbero non essere efficaci nel futuro. Sebbene il processo di pianificazione dei trasporti abbia subito negli ultimi anni un cambiamento, con un crescente interesse verso una visione a lungo termine e un focus sulle persone anziché sul traffico, c'è ancora molta strada da fare.

Di seguito si riporta la sintesi di un manuale che vuole fare da apripista nel modo di intendere la pianificazione dei trasporti, proponendo un modo di pensare e agire che si **distacca dal tradizionale paradigma “predici e provvedi” (“forecast and provide”) per approdare verso la “Pianificazione della Tripla Accessibilità” e il paradigma ‘decidi e provvedi’ (“decide and provide”)**. Quest'ultimo si concentra sulla definizione di una visione del futuro (‘decide’) anziché limitarsi a una sua previsione (‘forecast’). Il nuovo approccio alla pianificazione non si limita più alla prossimità spaziale e alla mobilità, ma abbraccia anche la componente dell'accessibilità digitale (i tre elementi costituiscono il sistema di tripla accessibilità) e ha come obiettivo quello di affrontare l'**incertezza** relativa al futuro.

Questa sintesi offre una panoramica rapida e accessibile al manuale completo, senza tuttavia sostituirlo. Entrambi i testi si rivolgono a lettori interessati a riflettere e ad approfondire il tema della pianificazione del futuro.

Il presente manuale si rivolge a tutti coloro che hanno già familiarità con la pianificazione dei trasporti o altri approcci di pianificazione. Nello specifico, il manuale affronta diverse tematiche, tra cui la **prospettiva della tripla accessibilità**, gestione dell'**incertezza**, **l'accessibilità delle merci**, le **sfide organizzative e istituzionali** legate alla ‘Pianificazione della Tripla Accessibilità’. Per ciascuno di questi argomenti, vengono esaminate le quattro fasi del processo di pianificazione: (i) **Filosofia** - perché adottare questo approccio? (ii) **Preparazione e Analisi** – valutazione della situazione attuale e futura; (iii) **Sviluppo della Strategia** – definizione della visione, identificazione degli obiettivi e degli approcci per raggiungerli; e (iv) **Pianificazione delle Misure** - definizione più specifica delle azioni che devono essere implementate per raggiungere gli obiettivi prefissati. La prima di queste fasi assume un'importanza cruciale come momento di orientamento (informale). Le altre fasi sono simili a quelle già presenti nelle linee guida della Pianificazione Europea della Mobilità Urbana Sostenibile (che include anche “Implementazione e Monitoraggio”).

Prospettiva della Tripla Accessibilità

Filosofia

Pianificare significa definire il futuro di un sistema, ma per farlo è fondamentale comprenderne prima il funzionamento. Spesso la domanda di trasporto viene considerata una domanda derivata, ovvero nasce dal desiderio o dalla necessità di accedere a persone, beni, lavoro, servizi e altre opportunità. In questo contesto, il sistema dei trasporti svolge un ruolo fondamentale nel soddisfare i requisiti di accessibilità. Tradizionalmente, la pianificazione dei trasporti si è basata sul paradigma ‘predici e provvedi’: si prevede la domanda di viaggio futura e si dimensionano le infrastrutture e i servizi per soddisfarla. Tuttavia, questo approccio trascura il contributo della prossimità spaziale e della connettività digitale nel soddisfare le esigenze di accessibilità delle persone. Un'alternativa al paradigma ‘predici e provvedi’ è il paradigma ‘decidi e provvedi’. Al centro di questo nuovo approccio c'è la visione, non la previsione. Si tratta di immaginare un futuro desiderabile per l'accessibilità e individuare soluzioni alternative per raggiungerlo, con la possibilità di apportare modifiche e adattamenti se necessario. **Nell'era digitale, l'accessibilità può**

essere raggiunta sempre più attraverso la connettività digitale, oltre che attraverso la mobilità fisica e la prossimità spaziale. Il 'Sistema della Tripla Accessibilità', che comprende trasporti, uso del suolo (piano regolatore) e telecomunicazioni, rappresenta il mondo in cui viviamo.

La pandemia COVID-19 ha fatto emergere una straordinaria capacità di adattamento da parte degli individui, assistendo a un cambiamento radicale nei nostri comportamenti. Al contempo, l'esperienza pandemica ha evidenziato la resilienza del Sistema di Tripla Accessibilità. Per pianificare il futuro di questo sistema, è necessario utilizzare la **Pianificazione della Tripla Accessibilità** ('*Triple Access Planning*', TAP).

Il Sistema di Tripla Accessibilità offre enormi opportunità per sostenere la vivibilità nei contesti urbani e rurali, in modo tale che siano favorite l'attività economica e la giustizia sociale ed è coerente con la necessità di ridurre le emissioni di gas serra. Attraverso la pianificazione di questo sistema, si fornisce alla società il supporto di cui ha bisogno per soddisfare i requisiti di accessibilità e incoraggiare, allo stesso tempo, la redistribuzione della domanda di accessibilità. L'accessibilità digitale, intesa come la possibilità di svolgere attività e accedere a servizi tramite l'infrastruttura digitale, rappresenta una chiave di volta per alleggerire la pressione sul sistema dei trasporti. Risulta perciò fondamentale valutare attentamente i meriti di questo approccio per comprenderne appieno le potenzialità e le sfide. Rispetto alla pianificazione dei trasporti convenzionale, l'approccio descritto ha una capacità di adattamento maggiore nel fronteggiare le sfide del presente e del futuro. Tuttavia, ciò non significa che adottare TAP sia una scelta priva di complessità per i pianificatori e i decisori. La sua implementazione, in linea con l'**importante principio del 'pensare prima di pianificare'**, richiede che siano valutati, in fase preliminare, i suoi punti di forza e debolezza, le eventuali opportunità e minacce.

Preparazione e analisi

Ogni processo di pianificazione che ambisce a migliorare la situazione attuale deve necessariamente basarsi su una solida comprensione di questa situazione. Non ci si può limitare ad analizzare solo lo stato attuale del sistema dei trasporti, perché questo rischierebbe di trascurare l'importanza combinata dei tre fattori chiave – mobilità, prossimità spaziale e connettività digitale – che definiscono l'accessibilità

La connettività digitale, ovvero la disponibilità di infrastrutture digitali, è un prerequisito necessario ma non sufficiente per l'accessibilità digitale. **L'accessibilità digitale, infatti, si riferisce alla capacità di sfruttare la connettività per svolgere diverse attività.** Per raggiungere questo obiettivo, è necessario disporre di dispositivi adeguati, un sufficiente livello di alfabetizzazione digitale, attività e servizi online che siano adatti a soddisfare i bisogni economici e sociali degli individui. È sorprendente come **la connettività e l'accessibilità digitale, pur essendo parte integrante della vita quotidiana per molti, vengano spesso ignorate nella pianificazione dei trasporti e della mobilità.** Tuttavia, queste due dimensioni influenzano in maniera significativa l'utilizzo del sistema di trasporto: sostituendo gli spostamenti fisici con le alternative digitali, stimolando la domanda di mobilità per accedere a nuove opportunità, integrando la mobilità fisica con quella digitale, redistribuendo la domanda di mobilità, migliorando l'efficienza del sistema di trasporto, arricchendo l'esperienza di viaggio e più in generale influenzando indirettamente le scelte di mobilità.

È fondamentale approfondire la nostra comprensione del Sistema di Tripla Accessibilità e del ruolo che la connettività digitale può giocare in sinergia con la prossimità spaziale e la

mobilità. Il pensiero sistemico ('systems thinking') rappresenta uno strumento prezioso per sviluppare modelli formali che aiutino a decifrare il comportamento complesso di un sistema dinamico come quello della Tripla Accessibilità. **La condivisione, combinazione e formalizzazione dei modelli mentali sono essenziali per costruire una comprensione comune del sistema su cui si concentra la pianificazione.** Questo processo favorisce anche lo sviluppo della capacità istituzionale, in termini di apprendimento reciproco tra diverse organizzazioni e di rafforzamento della fiducia reciproca.

Nonostante l'accessibilità rappresenti un concetto di grande valore per orientare le politiche dei trasporti, per sfruttare appieno il suo potenziale, è necessario disporre di indicatori e metriche concrete per misurarla e valutarla. In quest'ottica, assume particolare rilevanza l'adozione di indicatori semplici, in quanto la complessità della misurazione dell'accessibilità non deve ostacolare l'impegno a considerarla come un nuovo modo di pensare per influenzare la pratica della pianificazione. Indicatori semplici possono fornire una rappresentazione efficace della variabilità della Tripla Accessibilità all'interno di un'area, permettendo di individuare in quali punti è possibile intervenire per migliorare l'accessibilità. Inoltre, **è fondamentale guardare al futuro e considerare come l'accessibilità digitale potrebbe cambiare ed essere potenzialmente modificata in modo significativo in termini di impatto e dimensione**, con conseguenze nel modo in cui si pianifica in materia di trasporti e uso del suolo.

All'interno di una popolazione, **le circostanze e i bisogni degli individui variano.** Tale variabilità potrebbe essere facilmente trascurata nella pianificazione e, in passato, lo è stata nella pianificazione e progettazione dell'ambiente costruito e delle diverse forme di accessibilità. Questo ha contribuito ad acuire disabilità e disuguaglianze. Ora, questa variabilità merita una grande attenzione.

Sviluppo della strategia

L'approccio TAP riconosce che **l'offerta dei mezzi di accessibilità influenza i comportamenti di persone e aziende.** Tiene inoltre conto dell'incertezza piuttosto che trascurarla. Secondo questa prospettiva, lo sviluppo di una strategia dovrebbe basarsi sul comprendere che l'offerta e la domanda di accessibilità non sono predeterminate, ma possono essere plasmate.

Una strategia che tenga conto della tripla accessibilità richiede un processo di pianificazione e decisionale congiunti tra i settori dei trasporti, dell'uso del suolo e delle telecomunicazioni. Se si desidera che la strategia sia attuabile ed efficace, è necessario stabilire quali cambiamenti istituzionali sono necessari per implementarla. Infatti, **oltre al coinvolgimento di figure professionali, è necessario il sostegno pubblico e politico**, e i metodi partecipativi possono svolgere un ruolo importante in questo contesto.

Pianificazione delle misure

È risaputo che a un problema complesso corrispondono diverse soluzioni, spesso legate all'esperienza specifica di ogni professionista. La chiave per il successo sta nella collaborazione interdisciplinare, che permette di comprendere appieno il problema (o l'opportunità) e sviluppare una gamma completa di soluzioni.

È necessario lo sviluppo di soluzioni che modifichino la disponibilità e l'attrattività delle diverse opzioni di accessibilità. L'adozione di misure non strettamente legate ai

trasporti assume un ruolo fondamentale per affrontare i problemi di mobilità. Il Sistema di Tripla Accessibilità offre alternative credibili e competitive all'uso dell'auto, per certi spostamenti, persone e intervalli temporali.

Le misure di accessibilità digitale assumono sempre più importanza e si sviluppano al di là del tradizionale ambito della pianificazione dei trasporti o della mobilità. Le misure di prossimità spaziale e connettività digitale accompagnano le misure di mobilità fisica (motorizzata) nel rendere una strategia idonea, accettabile e fattibile da implementare con successo.

La Pianificazione della Tripla Accessibilità genera molteplici co-benefici come la riduzione dell'uso dell'auto, derivata da una maggiore disponibilità e utilizzo di alternative. Questo introduce maggiore flessibilità nella vita delle persone e cambia l'esperienza di accessibilità. La chiave per il successo di TAP è la capacità di unire diverse prospettive e funzioni amministrative in un dialogo partecipativo, di apprendimento condiviso e di azione.

Incertezza

Filosofia

Progettare un percorso significativo verso il futuro richiede che i futuri 'possibili' (ciò che potrebbe accadere) e i futuri 'preferibili' (ciò che dovrebbe accadere/ciò che vorremmo accadesse) siano considerati congiuntamente alle strategie e le misure, in modo tale da ridurre il divario tra questi. I futuri possibili sono in gran parte determinati da avvenimenti imprevedibili. Anche le visioni e le preferenze possono cambiare nel tempo a causa di norme e valori in evoluzione. **Il pensiero strategico sui futuri aiuta a identificare le possibili tipologie e la dimensione dei problemi e delle opportunità riguardanti il futuro della mobilità e accessibilità, nonché gli strumenti per affrontarli.**

I pianificatori, nel momento in cui devono prendere decisioni su come modificare un sistema e ottenere i risultati desiderati, si trovano sempre più ad affrontare sfide legate all'incertezza. L'incertezza può essere definita come il divario tra la conoscenza disponibile e la conoscenza di cui i decisori avrebbero bisogno per essere certi degli effetti delle loro scelte. Diverse tipologie di incertezza possono influenzare il processo di pianificazione, legate a eventi e sviluppi futuri esterni al sistema, al funzionamento del sistema, agli impatti dei piani sul sistema, al modo in cui i diversi effetti vengono bilanciati. **Oltre alle diverse forme di incertezza, i pianificatori devono confrontarsi con diversi livelli di incertezza**, che vanno dal *completo determinismo* all'*ignoranza totale*. Il tradizionale approccio alla pianificazione spesso considera un basso livello di incertezza, senza riconoscere o affrontare adeguatamente livelli più elevati. È chiaro che ignorare l'incertezza può portare a decisioni in fase di pianificazione e risultati gravemente errati. Al contrario, i piani sviluppati in modo da tenere in considerazione l'incertezza (piani robusti) hanno una probabilità di successo maggiore rispetto a quelli che funzionano bene solo in riferimento a uno specifico scenario futuro.

Preparazione e analisi

Gli scenari sono strumenti preziosi per esplorare diverse possibilità future, tenendo conto di differenti tipi di incertezza. Ci permettono di rappresentare futuri alternativi, modellati da forze interne ed esterne, che possono essere di tipo qualitativo, quantitativo o entrambi.

Gli scenari di tipo predittivo, più tradizionali, si basano su previsioni del futuro, e sono costruiti sulla base di tendenze ricavate dai dati. Gli scenari plausibili esplorano un'ampia gamma di possibili futuri, basandosi sulla comprensione attuale del mondo. Per questo motivo dovrebbero essere usati per testare la validità di una strategia e delle sue misure in diversi contesti futuri. L'obiettivo è **trovare una strategia promettente che realizzi sia il futuro desiderabile per un'area specifica (visione) e allo stesso tempo funzioni bene per diversi futuri plausibili (strategia robusta).**

È fondamentale la partecipazione di tutti i settori (trasporti, territoriale, digitale) per creare scenari di tripla accessibilità plausibili. Il coinvolgimento delle parti interessate nella pianificazione degli scenari aiuta a comprendere meglio cosa potrebbe riservarci il futuro, favorire la condivisione di idee e la responsabilizzazione sugli scenari sviluppati. Il risultato è un insieme di **scenari plausibili per il processo di pianificazione che siano credibili, coerenti e stimolanti.**

Sviluppo della strategia

Un processo di visione efficace si articola in due fasi principali: divergenza, in cui i partecipanti esprimono liberamente le loro idee, preferenze e desideri per il futuro; convergenza, in cui dati raccolti nella fase di divergenza vengono interpretati, analizzati e sintetizzati per definire una o più visioni condivise. Il processo può essere implementato attraverso diverse metodologie partecipative (workshop, focus group) a cui prendono parte figure professionali con background differenti. **L'incertezza gioca un ruolo fondamentale nella definizione della visione.** Le preferenze delle parti interessate (stakeholders) possono cambiare nel tempo, nuovi attori possono entrare in gioco, e gli obiettivi, e in particolare i compromessi tra gli obiettivi, possono evolversi.

I futuri preferiti (tripla accessibilità) sono scenari di tipo normativo. Nonostante lo sviluppo di tutti i tipi di scenario includa idealmente il coinvolgimento degli stakeholder, quest'ultimo è una necessità per la costruzione di scenari normativi. **La definizione di una visione condivisa richiede un alto livello di trasparenza, bilanciamento e credibilità, in cui i compromessi tra le diverse esigenze vengono studiati e discussi da tutte le parti a seconda del loro livello di coinvolgimento.**

In un mondo in continua evoluzione, è importante **introdurre l'incertezza nella mentalità di coloro che definiscono le visioni, incoraggiandoli ad aprire la mente a nuove possibilità ed esplorare quelle che possono essere considerate come 'utopie plausibili'**. Un consiglio importante per la definizione di una visione partecipativa è quello evitare di affidarsi solo ai 'soliti noti', poiché tendono ad avere forti pregiudizi legati alla loro esperienza e formazione professionale. Nel caso della Pianificazione di Tripla Accessibilità, è importante includere la partecipazione di esperti in pianificazione dei trasporti, territoriale e digitale.

Pianificazione delle misure

Anche se si riesce a raggiungere un consenso sulla visione, possono comunque persistere molte incertezze relative alle misure necessarie per realizzarla e ai fattori esterni che possono impedirne il raggiungimento. La Pianificazione della Tripla Accessibilità utilizza gli scenari plausibili per tenere conto di queste incertezze. Questi scenari non solo aiutano la riflessione nelle fasi iniziali del processo di pianificazione, ma assumono un ruolo chiave nell'informare e influenzare il dialogo e le decisioni relative alle misure da adottare. Lo **'stress test' nella Pianificazione di Tripla Accessibilità consiste nell'analizzare le misure/interventi e come questi funzionerebbero in diversi futuri possibili.**

Lo stress test offre un vantaggio significativo rispetto all'approccio tradizionale della pianificazione dei trasporti basato sulle previsioni e sul prendere in considerazione il futuro 'più probabile'. Tuttavia, in caso di elevata incertezza, potrebbe essere necessaria una robustezza dinamica o flessibile. In questo senso, la pianificazione flessibile permette l'implementazione delle misure anche in condizioni di alta incertezza, attraverso il monitoraggio dei cambiamenti e l'adozione di azioni per rimodellare e reindirizzare l'attuazione in base agli sviluppi emergenti.

Accessibilità per le merci

Filosofia

Circa un terzo delle emissioni di gas serra legate al trasporto deriva dal trasporto merci. La crescita del commercio al dettaglio online (e-commerce), e in particolare delle consegne dell'ultimo miglio, ha ridefinito e aumentato la complessità dei sistemi di trasporto. Con l'e-commerce, la responsabilità della consegna passa dai consumatori ai rivenditori online e ai vettori (operatori logistici), portando a un aumento del traffico dei veicoli commerciali nelle nostre città. **L'aumento dei volumi di consegne dell'ultimo miglio e degli acquisti legati all'e-commerce ha intensificato le inefficienze nei sistemi di trasporto locali**, con molti residenti che lamentano un aumento del numero di veicoli commerciali, spesso in sosta irregolare, nei pressi delle loro abitazioni.

La pianificazione dei trasporti tende a concentrarsi principalmente sulla mobilità delle persone, trascurando spesso le merci. Nella Pianificazione della Tripla Accessibilità, invece, **sia il movimento delle merci che quello delle persone dovrebbero essere considerati , perché entrambi influenzano le preferenze e i comportamenti di acquisto e di accessibilità delle merci**. Le autorità locali, data la loro conoscenza del territorio, delle persone e delle attività commerciali, hanno un ruolo chiave nella progettazione e implementazione di politiche per migliorare la sostenibilità delle consegne dell'ultimo miglio, e allo stesso tempo supportare l'economia locale e il benessere della comunità. Tuttavia, molte autorità locali non sono ancora pronte a gestire le sfide del trasporto merci a livello locale.

Le tre dimensioni del Sistema di Tripla Accessibilità possono contribuire al miglioramento dell'accessibilità delle merci, riducendo al contempo l'impatto negativo generato dalla loro movimentazione. La Pianificazione della Tripla Accessibilità considera i principali fattori che influenzano le scelte dei consumatori quando comprano prodotti online soprattutto , come desiderano riceverli e come le aree locali possono rispondere a queste esigenze progettando e pianificando un efficiente Sistema di Tripla Accessibilità.

Preparazione e Analisi

Per costruire un *modello mentale* del Sistema di Tripla Accessibilità e considerare tutte le variabili specifiche della logistica delle merci, si deve tenere conto di diversi fattori complessi: i comportamenti di acquisto e preferenze individuali; gli stakeholder coinvolti nella movimentazione delle merci; il sistema di logistica locale delle merci; la pianificazione territoriale (per esempio caratteristiche delle aree commerciali, residenziali, aree di carico e scarico, magazzini). Si devono anche considerare i fattori che i consumatori valutano quando acquistano online, soprattutto le alternative di consegna dei prodotti, e come le aree locali possono fare fronte a queste esigenze.

Tenendo conto delle problematiche (e delle opportunità), una prospettiva che integra l'accessibilità delle merci contribuirà a rafforzare ed arricchire la strategia finale. **Un sistema**

di pianificazione olistico che integri il movimento delle merci nel sistema di trasporto è fondamentale per gestire l'aumento delle consegne dell'ultimo miglio.

Sviluppo della Strategia

Il paradigma 'decidi e provvedi' si applica anche alla pianificazione dell'accessibilità delle merci così da sviluppare una visione che integri obiettivi specifici per migliorare l'accessibilità dei luoghi, delle opportunità e delle merci. Il trasporto merci locale presenta sfide particolari dovute al coinvolgimento di stakeholder con esigenze diverse tra loro. Allo stesso tempo, **la mancanza di dati sulla logistica dell'ultimo miglio rende difficile comprendere il problema e proporre soluzioni adeguate**. Il sostegno (ed interesse) politico per il trasporto merci locale è spesso inferiore a quello per il trasporto delle persone e le strategie di trasporto spesso non affrontano le questioni relative alla logistica locale delle merci. La Pianificazione della Tripla Accessibilità può aiutare le autorità locali ad affrontare le sfide del trasporto merci, fornendo un quadro per integrare le soluzioni di trasporto merci nella pianificazione e per risolvere i problemi di accessibilità.

Le tre dimensioni del Sistema di Tripla Accessibilità, interconnesse tra loro, sono tutte rilevanti per il trasporto merci. Infatti, **l'aumento dello shopping online e delle consegne a domicilio sono una sfida cruciale per l'accessibilità**, e ciò richiede un approccio olistico che tenga conto delle tre dimensioni del sistema.

L'accessibilità digitale può essere complementare alla logistica di prossimità, ossia la facilità di accesso a beni e servizi nelle vicinanze, e ridurre così la necessità di utilizzare l'automobile, favorendo un futuro più sostenibile. **La Pianificazione della Tripla Accessibilità applicata alla logistica delle merci può aiutare a trovare un equilibrio tra sostegno all'economia locale, tutela dell'ambiente e miglioramento della qualità della vita delle persone.**

Pianificazione delle misure

Con una mentalità del tipo Tripla Accessibilità e politiche adeguate, le città possono ripensare le loro infrastrutture logistiche per un futuro più efficiente e sostenibile. In questo contesto è importante considerare come coinvolgere gli stakeholder (commercianti, operatori logistici, residenti) e pianificatori per trovare soluzioni adatte al contesto locale.

Le attività di logistica delle merci sono spesso guidate dalle imprese e sono soggette a meno regolamentazioni da parte delle autorità locali, nonostante abbiano un impatto significativo sulla qualità della vita delle aree locali. Pianificare interventi efficaci per la logistica dell'ultimo miglio presenta diverse sfide, legate alla capacità di analisi e progettazione, conoscenza del settore logistico, comprensione delle esigenze degli stakeholder, disponibilità di dati che aiutino alla valutazione dell'efficacia delle misure. Per questo motivo, sarebbe opportuno includere nel team di pianificazione un pianificatore digitale, il cui ruolo sarà quello di incrementare (ove possibile) il numero delle attività e servizi che possono essere svolti (o gestiti) on-line, e che collaborerà con i pianificatori dei trasporti e pianificatori territoriali, così da valutare l'impatto che queste attività online potrebbero avere.

Usare un approccio di Tripla Accessibilità nella progettazione delle misure per la logistica delle merci può contribuire a risolvere problemi trasversali, quali, ad esempio, inquinamento acustico, congestione, sicurezza stradale associati ai veicoli commerciali. Alcune problematiche legate alla domanda delle merci potrebbero richiedere soluzioni più olistiche, tra cui la collaborazione con il settore privato.

Affrontare le sfide organizzative e istituzionali

La Pianificazione della Tripla Accessibilità non deve essere considerata come un'entità astratta. Per essere efficace, deve essere adottata dalle istituzioni e integrata nei processi di pianificazione esistenti, sia formali che informali. Le sfide organizzative e istituzionali sono esse stesse inserite in un contesto di governance.

Filosofia

Con la diffusione dell'approccio alla Pianificazione di Tripla Accessibilità le organizzazioni e, in particolare, le istituzioni dovranno necessariamente adattarsi. Questo implica **considerare fin dall'inizio del processo di pianificazione gli ambienti istituzionali, sia formali che informali, e le pratiche di governance, riducendo così l'incertezza** causata dalle istituzioni informali (il cui impatto sul processo può essere altrimenti "invisibile").

La diffusione della Pianificazione della Tripla Accessibilità avverrà gradualmente. Le prime ad adottare questa innovazione saranno le organizzazioni pronte al cambiamento, anche dette innovatori o "*early adopters*". Successivamente, la tripla accessibilità si diffonderà ad altre organizzazioni che seguiranno l'esempio degli *early adopters*. Infine, anche le organizzazioni e le istituzioni più lente o riluttanti al cambiamento.

La pianificazione della tripla accessibilità non si limita a seguire le previsioni della domanda. Si tratta di un approccio innovativo che pone al centro la visione di un futuro migliore e la costruzione di un'offerta in grado di realizzarlo. **Questo cambio di paradigma richiede un salto mentale da parte di politici e pianificatori, che potrebbero essere riluttanti ad abbracciare un simile approccio.** La chiave per convincere queste figure ad adottare questo nuovo approccio è fornire prove concrete che dimostrano che il modello "predici e provvedi" non ha prodotto i risultati sperati e che il modello "**decidi e provvedi**" è **meno oneroso e meno rischioso.**

Preparazione e analisi

Le modalità di lavoro e di pensiero esistenti influenzano in modo significativo il tipo di dati raccolti per la pianificazione dei trasporti, e in che modo sono raccolti; questo è un problema istituzionale. A sua volta, questo può influenzare se e come l'incertezza viene affrontata nella pianificazione (soprattutto in quei contesti dove si assume che i dati raccolti abbiano un certo grado di certezza). Può anche influenzare la costruzione delle rappresentazioni future del sistema di trasporto e delle relative misure. Se i dati raccolti si concentrano principalmente sul numero di viaggi effettuati da veicoli motorizzati, questo tenderà a spostare la definizione della visione e delle misure sviluppate verso i veicoli motorizzati. È quindi fondamentale rivedere e, se necessario, mettere in discussione le assunzioni alla base della raccolta dati.

Quando i pianificatori concordano che lavorano con livelli di incertezza elevati, ciò implica che sono necessarie nuove metodologie. Gli scenari *plausibili* si differenziano dagli scenari predittivi tradizionali, e sono completamente differenti rispetto ai pacchetti di misure (anche se spesso ci si riferisce a loro come scenari di misure). Ci si potrebbe non sentire a proprio agio ad utilizzare gli scenari plausibili, perché questi non offrono la stessa sensazione di certezza e precisione degli scenari predittivi. Tuttavia, **è importante sottolineare che l'evidenza numerica non è sinonimo di verità quando si tratta del futuro e che è meglio essere approssimativamente corretti che precisamente sbagliati.**

Il coinvolgimento dei modellisti nelle fasi di filosofia, preparazione e analisi della Pianificazione della Tripla Accessibilità rappresenta un'opportunità preziosa per individuare percorsi evolutivi pratici e realizzabili negli approcci analitici e favorisce lo sviluppo della capacità organizzativa di pianificare utilizzando diverse forme di scenario. **Coinvolgere il pubblico (ad esempio, i cittadini, i residenti delle aree locali) nello sviluppo degli scenari è importante ma non facile** perché quando si parla di pianificare il futuro dei trasporti (per non parlare dell'accessibilità) le persone tendono a focalizzarsi su progetti e misure che ritengono importanti, senza discutere del contesto strategico. Il coinvolgimento di un facilitatore professionista può quindi fare la differenza.

Sviluppo della strategia

L'approccio della Pianificazione della Tripla Accessibilità richiede una capacità organizzativa specifica per realizzare la pianificazione e prendere decisioni integrate tra trasporto, uso del suolo (pianificazione territoriale) e telecomunicazioni. In altre parole, questo significa abbattere le barriere tra i diversi settori e coordinare la pianificazione a livello politico. Per fare questo, **è necessario apportare cambiamenti tali da facilitare la comunicazione e l'interazione tra i diversi professionisti**. Al livello base, questo significa organizzare riunioni con cadenza regolare (o frequenti) tra diversi professionisti per discutere gli sviluppi della pianificazione da diverse prospettive, istituire dipartimenti integrati e spazi ufficio condivisi.

Pianificazione delle misure

Un principio fondamentale della Pianificazione della Tripla Accessibilità è che in fase di Pianificazione delle Misure deve essere considerato uno spettro di misure il più ampio possibile. Questo approccio è volto a rendere i piani più robusti di fronte all'incertezza, favorendo **la selezione di misure adattabili e resilienti che potrebbero non essere quelle "tipiche" della pianificazione dei trasporti tradizionale**.

Tuttavia, le misure nuove o non testate potrebbero essere escluse dalla fase di pianificazione per diversi motivi, quali, ad esempio, una scarsa conoscenza delle loro caratteristiche, dubbi sulla loro efficacia o rilevanza e difficoltà di integrazione all'interno dei processi di pianificazione tradizionali come la modellazione. Per superare queste sfide, è possibile adottare diverse strategie: organizzazione di workshop e sessioni di formazione per discutere dell'efficacia di diverse misure; formazione specifica per far comprendere ai professionisti come le tecniche di modellazione tradizionali possono influenzare la selezione delle misure.

La pianificazione per l'accessibilità è un elemento chiave della Pianificazione della Tripla Accessibilità. Tuttavia, esistono sfide pratiche, molte di natura istituzionale, di cui le organizzazioni devono essere consapevoli. Sebbene la **Pianificazione della Tripla Accessibilità non offra una soluzione più semplice rispetto alle pratiche di pianificazione più consolidate, rappresenta un approccio più adatto a rispondere alle sfide e alle opportunità che il mondo contemporaneo ci presenta**.

Uno sguardo al futuro

Cosa ci riserva il futuro? Nella pianificazione, saremo più o meno incerti sul futuro rispetto ad ora? **È ragionevole pensare che pianificatori e decisori dovranno impegnarsi per affrontare e gestire l'incertezza**.

Gli sviluppi dell'era digitale, in termini di connettività e accessibilità, continueranno e rafforzeranno l'importanza di adottare una “Prospettiva di Tripla Accessibilità” nella pianificazione. **È sorprendente notare come la pianificazione dei trasporti e della mobilità abbia finora ignorato l'accessibilità digitale. Guardando al futuro, è insostenibile continuare a ignorarla.**

Questo manuale rappresenta una tappa importante nel percorso di cambiamento su come interpretare il futuro ed essere preparati per ciò che ci riserverà. Vi invitiamo ad adottarlo.

Citare come:

Lyons, G., Marchau, V., Paddeu, D., Rye, T., Adolphson, M., Attia, M., Bozovic, T., Bylund, J., Calvert, T., Chatterjee, K., Comi, A., Cragg, S., Fancello, G., Lenferink, S., Mladenovič, L., Piras, F., Svensson, T. and Witzell, J. (2024). **Triple Access Planning for Uncertain Futures – A Handbook for Practitioners (Summary version)**, March. <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/>

Il presente manuale è stato sviluppato come parte del progetto Triple Access Planning for Uncertain Futures. Il progetto è finanziato dal programma di ricerca e innovazione Horizon 2020 dell'Unione Europea, nell'ambito dell'accordo di sovvenzione n. 875022, e come parte dell'iniziativa ERA-NET Urban Accessibility and Connectivity (ENUAC) di JPI Urban Europe.

Il manuale completo può essere consultato al seguente indirizzo: <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/> o usando il codice QR riportato in basso.

