



(INstruments and NETworks for developing logistics towards Sustainable Territorial Objectives)

**Contratto n° EVG1-CT-2001-00054**

## **Analisi del contesto locale**

**del caso studio “Casentino”**

<b>Indice</b>	
1. Sommario	1
2. Ipotesi principali delle opzioni alternative	6
3. Analisi SDL / SWOT	20
3.1. Orientamento	20
3.2. Potenziale sociale	35
3.3. Dinamiche	45

Scritto da

Filippo Strati e Steven Loisselle (SRS) e Riccardo Pozzi (Provincia di Arezzo)

con il contributo di

Anna Maria di Paolo, Angelo Falsini, Silvia Farini, Leonardo Giorni, Ludovico Susani, Rosalinda Nardi, Paola Paradisi, Claudio Pozzi, Fortunato Fognani, Nora Banchi, Elena Lunghi (Provincia di Arezzo) e Marta Franci (SRS)

**Home page del progetto: [www.districtlogistics.net](http://www.districtlogistics.net)**

Firenze - Arezzo, Agosto 2003

**Prima stesura del testo provvisorio. Per gli Indicatori fare soprattutto riferimento ai testi definitivi 2004 in inglese.**

# 1. Sommario

Il sistema produttivo dell'area del Casentino è costituito prevalentemente da piccole e medie aziende (PMA) in tutti i settori (dall'agricoltura, all'industria, ai servizi). Esso ha dimostrato una grande capacità di innovazione ed ha un buon livello di interazione con i mercati europei ed internazionali. Tuttavia, anche se la situazione ambientale è ragionevolmente intatta (in confronto con altre aree d'Italia), sono sorti dei problemi in relazione con il traffico veicolare e la sua congestione.

I risultati di un'analisi SDL/SWOT estesa all'intera vallata hanno portato ad un'ipotesi centrale di lavoro: l'elaborazione di un “**Piano di accessibilità sostenibile**” per il Casentino, piano integrato per accrescere l'accessibilità a beni, servizi, persone e luoghi per gli abitanti della valle, senza compromettere l'integrità (sociale, ambientale, economica) del territorio.

Quasi 30 progetti locali (per es. Leader, Life, rete municipale, parco per l'energia eolica, metanodotto, produzione di lana e legno, infrastrutture stradali e ferroviarie) e piani (per es. sviluppo economico, aree rurali e agricole, servizi sociali e sanitari, piani regolatori, gestione dei rifiuti) sono stati analizzati, considerando il loro impatto sia sui sistemi territoriali che sulla logistica.

In seguito sono state raccolte ed analizzate informazioni per quantificare una serie di 125 indicatori (relativi ai 32 aspetti dell'approccio SDL). In mancanza di dati appropriati sono state effettuate delle stime.

I due metodi di analisi sono stati integrati e corretti diverse volte per costruire un Profilo Regionale, in cui le principali caratteristiche della valle del Casentino sono valutate in termini di punti di forza o di debolezza, opportunità e rischi .

I risultati dell'analisi sono stati utilizzati al fine di identificare soluzioni ipotetiche che favoriscano un miglioramento dell'attuale sistema logistico territoriale e tendano ad un approccio più sostenibile, grazie all'utilizzo di ciascuno dei 32 aspetti dell'approccio SDL.

Queste ipotesi individuali sono state combinate secondo la metodologia SDL, con lo scopo di arrivare ad un insieme di opzioni innovative da sottoporre alla considerazione degli stakeholders locali (amministrazioni, cittadini, società civile ed aziende) per l'elaborazione di un “Piano di accessibilità sostenibile” per il Casentino.

I risultati sono riassunti nel seguente Profilo Regionale in ordine di importanza, collegando ogni ipotesi alle altre.

Emergono sei ipotesi principali in cui le leve della Dinamica agiscono sui fattori chiave del Potenziale Sociale per determinare percorsi orientati verso l'SDL.

Le brevi descrizioni delle ipotesi opzionali alternative sono ulteriormente spiegate nella **Sezione 2**, specificando i risultati attesi e le misure finanziarie ed organizzative necessarie.

La **Sezione 3** fornisce dettagli sull'analisi SDL/SWOT, gli indicatori principali e le principali ipotesi che si riferiscono specificamente ad ognuno dei 32 aspetti dell'SDL. Le ipotesi mirano ad impedire che i punti di forza divengano punti di debolezza a causa dei rischi e, al contrario, permettono di trasformare i punti deboli in punti di forza attraverso l'individuazione di opportunità.

## Profilo Regionale

		S	W	O	T
		Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
O1	Ambiente	●●●●	●●●	●●●	●●●●
O2	Economia	●●●●	●●●	●●●	●●●
O3	Socio-cultura	●●●	●●●●	●●●	●●●
O4	Equità fra individui	●●	●●	●●●	●●●
O5	Equità fra territori	●●●	●●●	●●●	●●●
O6	Equità fra le generazioni	●●●	●●●	●●	●●●●
O7	Diversità	●●●●	●●●	●●●	●●
O8	Sussidiarietà	●●●●	●●●	●●●●	●●●
O9	Networking e partnership	●●●●	●●●	●●●	●●●
O10	Partecipazione	●●●●	●●●●●	●●	●●●

		S	W	O	T
		Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
P1	Percezione di una varietà di approcci allo sviluppo	●●●●	●●●●	●●●	●●●●
P2	Creatività ed innovazione in una cultura imprenditoriale	●●●	●●●●	●●●	●●●●
P3	Capacità di affrontare situazioni complesse ed ambigue e di anticipare i cambiamenti	●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●
P4	Disponibilità ad arricchire la propria cultura e a migliorare la coesione multiculturale	●●●	●●●●	●●●	●●●●
P5	Scoperta e ricodificazione delle specificità territoriali e delle conoscenze locali	●●●●	●●●	●●●	●●●●
P6	Capacità di raggiungere il proprio livello ottimale di successo e di soddisfazione	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●
P7	Distribuzione frattale delle competenze utilizzando il principio del flusso inverso	●●●●●	●●●	●●●●●	●●●●
P8	Autonomia nelle decisioni strategiche nell'ambito di una struttura favorevole	●●●	●●	●●●	●●●●
P9	Dipendenza primaria dalle proprie risorse senza compromettere quelle esterne	●●●●	●●●	●●●●	●●●●
P10	Sistema di valori condivisi, che tengano conto delle interdipendenze ambientali, socio-culturali ed economiche	●●●●	●●●	●●●	●●●●
P11	Coesione sociale	●●●●	●●●	●●●	●●
P12	Opportunità e spazio per un'equa interazione	●●●●	●●●	●●●	●●
P13	Capacità di creare visioni condivise	●●●●	●●●	●●●	●●●●
P14	Integrazione nel processo innovativo di abilità in campo sociale e tecnico	●●●	●●●●	●●●●	●●
P15	Accesso alle informazioni e al terreno del dialogo e del dibattito	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●
P16	Molteplicità di interazioni, accresciuta da attori locali	●●●	●●●●●	●●●●	●●●●

		S	W	O	T
		Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
D1	Miglioramento della comprensione dei problemi	●●●	●●●●	●●●●	●●●
D2	Apprendimento collettivo aperto	●●●	●●●	●●●●	●●●
D3	Negoziazione e condivisione delle decisioni	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●
D4	Creazione di una visione condivisa	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●
D5	Orientamento al cliente	●●●●	●●●●	●●●●	●●●
D6	Orientamento ai risultati	●●●	●●●●●	●●●●	●●●●

## Prospetto Regionale

**Tabella: Insieme delle ipotesi di opzioni innovative**

Dinamiche	Potenziale Sociale	Orientamento
D1 – Miglioramento della comprensione dei problemi	P1 – Percezione di una varietà di approcci allo sviluppo	O1 - Ambiente O2 - Economia
D3 - Negoziazione e condivisione delle decisioni	P3 - Capacità di affrontare situazioni complesse e di anticipare i cambiamenti P10 – Sistema di valori condivisi che tengano conto delle interdipendenze ambientali, socio-culturali ed economiche P15 - Accesso alle informazioni e al dialogo	O9 – Networking e partnership
D6 – Orientamento ai risultati	P2 – Creatività ed innovazione imprenditoriale P5 – Scoperta e ricodificazione delle specificità e delle conoscenze locali P7 – Distribuzione frattale delle responsabilità e delle competenze P8 – Struttura che favorisca l'autonomia e la collaborazione nel processo decisionale P9 – Dipendenza primaria dalle risorse endogene senza compromettere quelle esterne	O7 – Diversità O8 – Sussidiarietà
D4 – Creazione di una visione condivisa	P13 – Capacità di creare visioni condivise di sviluppo locale P16 – Esistenza di facilitatori e animatori che promuovano interazioni multiple	O10 – Partecipazione
D2 – Apprendimento collettivo aperto	P14 – Integrazione nei processi innovativi di abilità in ambito sociale e tecnico	O3 – Socio-cultura
D5 – Orientamento al cliente	P4 – Arricchimento delle conoscenze locali per creare un ambiente multiculturale coeso P6 – Capacità di raggiungere livelli ottimali di successo e soddisfazione P11 – Coesione sociale P12 - Opportunità e spazio per corrette interazioni	O4 – Equità sociale (fra individui) O5 – Equità inter-locale (fra territori) O6 – Equità inter-temporale (fra generazioni)

## **Ordine di importanza delle connessioni fra le varie ipotesi**

**1)**

Creare una struttura permanente per lo studio della logistica sostenibile in cui professionisti locali interagiscano con enti locali e regionali per creare un progetto per l'Accessibilità Sostenibile nel Casentino. Questa struttura avrà la responsabilità di coordinare le ipotesi 2, 3, 4, 5 e 6.

**2)**

Creare una tavola rotonda sui problemi logistici con il coinvolgimento di una grande varietà di stakeholders per pianificare i flussi logistici, integrando i problemi dell'accessibilità nella Local Agenda 21.

**3)**

Organizzare un sistema a lungo termine per il monitoraggio e la valutazione dell'assistenza agli stakeholders coinvolti nella logistica (amministrazioni, aziende, società civile e cittadini), per migliorare le loro attività in termini di diversificazione economica, sociale ed ambientale e per facilitare la loro partecipazione in un processo decisionale integrato (per es. pianificazione coordinata).

**4)**

Creare un gruppo di facilitatori locali per promuovere soluzioni "win-win", la partecipazione degli stakeholders locali, l'elaborazione di una metodologia mirata alle caratteristiche locali.

**5)**

Creare un "centro di risorse", integrato con le strutture della Local Agenda 21, in cui siano sviluppate, anno dopo anno, conoscenze, know-how e capacità nel campo della logistica sostenibile, anche attraverso corsi specifici, seminari e workshops.

**6)**

Includere problemi di gestione della qualità e principi dello sviluppo sostenibile in tutti i corsi di addestramento e mezzi di apprendimento a distanza (e-learning) per produttori (aziende e addetti) e consumatori (pubblico generico, persone alla ricerca di un lavoro e disoccupati, famiglie, studenti), al fine di aumentarne la consapevolezza delle problematiche della logistica sostenibile, come mezzo per favorire la coesione sociale e lo sviluppo nelle aree depresse nei prossimi 15 anni.

## 2. Ipotesi principali sulle opzioni alternative

### 1<sup>a</sup> ipotesi

D1 – Miglioramento della comprensione dei problemi  
P1 – Percezione di una varietà di approcci allo sviluppo  
O1 – Ambiente  
O2 – Economia

#### Breve descrizione

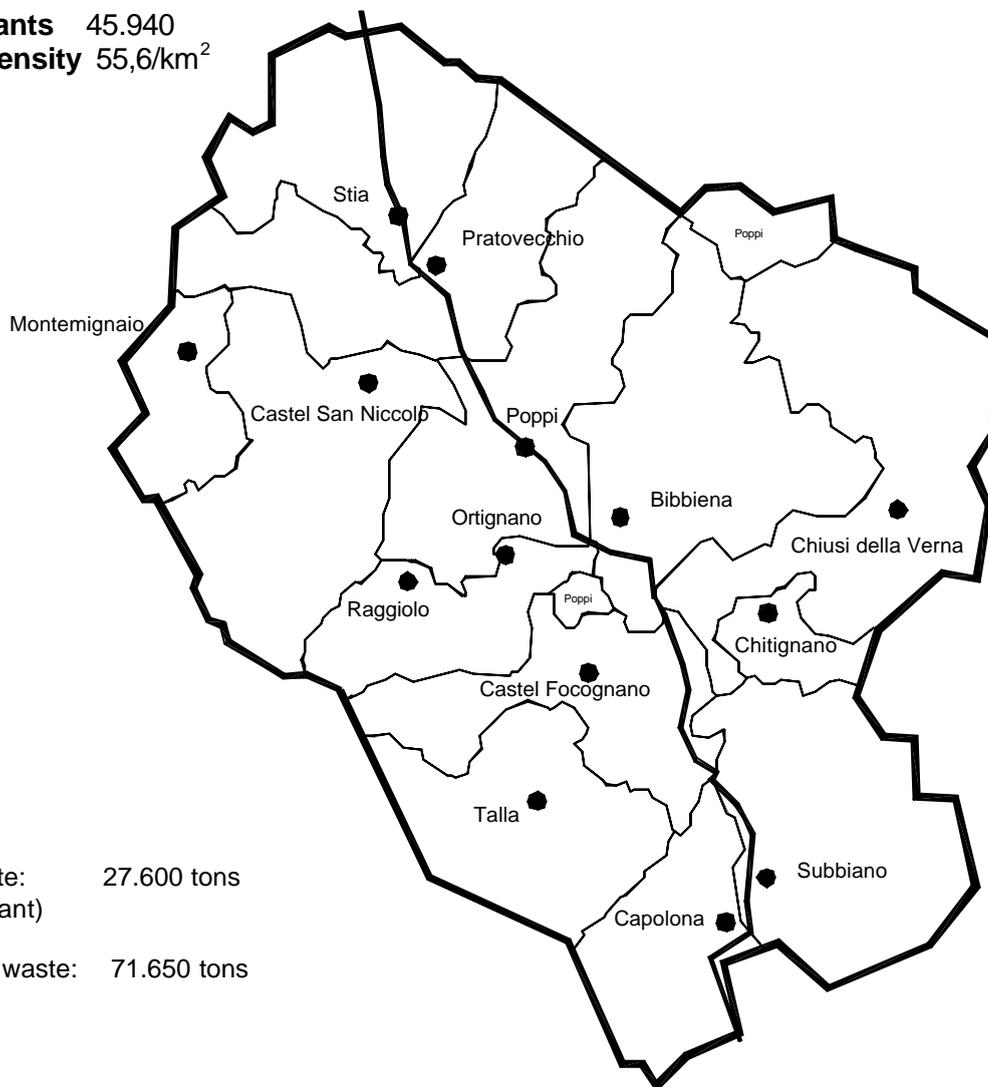
Creare una struttura permanente per lo studio della logistica sostenibile in cui professionisti locali interagiscano con enti locali e regionali per creare un progetto per l'Accessibilità Sostenibile nel Casentino. Questa struttura avrà la responsabilità di coordinare le ipotesi 2, 3, 4, 5 e 6.

#### Risultati attesi

- riduzione del consumo energetico nel sistema economico (le stime rivelano che la Valle presenta un consumo di quasi 30 goe per unità GDP e di 0,7 Toe per abitante al disopra della non invidiabile media nazionale)
- sostanziale riduzione e riequilibrio del consumo energetico fra le varie modalità di trasporto (le stime rivelano che il consumo energetico nel trasporto privato su strada è superiore di circa 20 punti percentuali alla poco invidiabile media nazionale)
- riduzione dell'inquinamento dovuto ad attività di trasporto (le stime rivelano una produzione di CO<sub>2</sub> di quasi 10 punti percentuali superiore alla media nazionale nel trasporto privato su strada)
- una progressiva riduzione dei costi indiretti dei trasporti (ambientali, sociali e sanitari), al fine di rendere disponibili risorse economiche per investimenti in attività produttive, attività socio-culturali e ambiente
- una progressiva riduzione del volume dei trasporti nell'economia locale (stime rivelano un numero lievemente superiore di Unità di Traffico - Pkm e Tkm - per unità GDP rispetto alla già alta media nazionale adattata alle caratteristiche di viabilità del Casentino, mentre le Unità di Traffico per abitante sono inferiori)
- una sostanziale riduzione del trasporto su strada e un riequilibrio fra le diverse modalità di trasporto (le stime rivelano che il trasporto privato e quello pubblico di passeggeri su strada raggiungono rispettivamente quasi 10 punti percentuali in più e in meno rispetto alla non invidiabile media nazionale, e che il trasporto merci su rotaia raggiunge circa 9 punti percentuali in meno, mentre il trasporto merci su gomma raggiunge circa 9 punti percentuali in più)
- la razionalizzazione e riduzione dei costi generali (per esempio attraverso il coordinamento e l'aggregazione di servizi come la gestione dei rifiuti, la rete informatica civica, la distribuzione energetica, le infrastrutture ferroviarie) anche al fine di controbilanciare la mancanza di fondi pubblici conseguente alle recenti leggi finanziarie (a livello nazionale)
- il miglioramento di qualità, valore, produttività e livello di occupazione in molti campi di attività (per es. disseminazione e adozione di buone pratiche, già sperimentate nel turismo, diversificazione economica, marketing territoriale) con un sostegno specifico all'auto-occupazione, alla creazione d'impresa e al mantenimento dell'esistente tessuto piccolo-industriale.

# The Casentino area: population, land use, waste

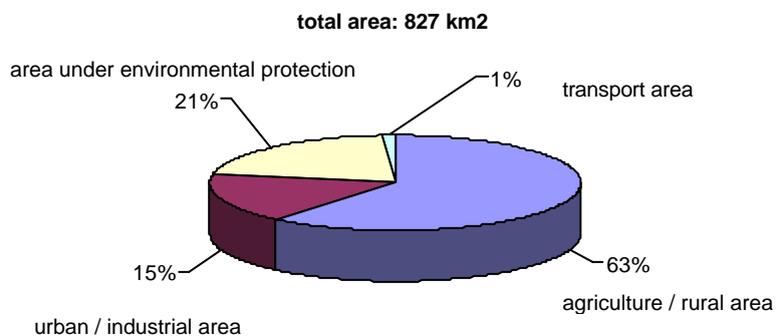
**Total inhabitants** 45.940  
**Population density** 55,6/km<sup>2</sup>



## Waste

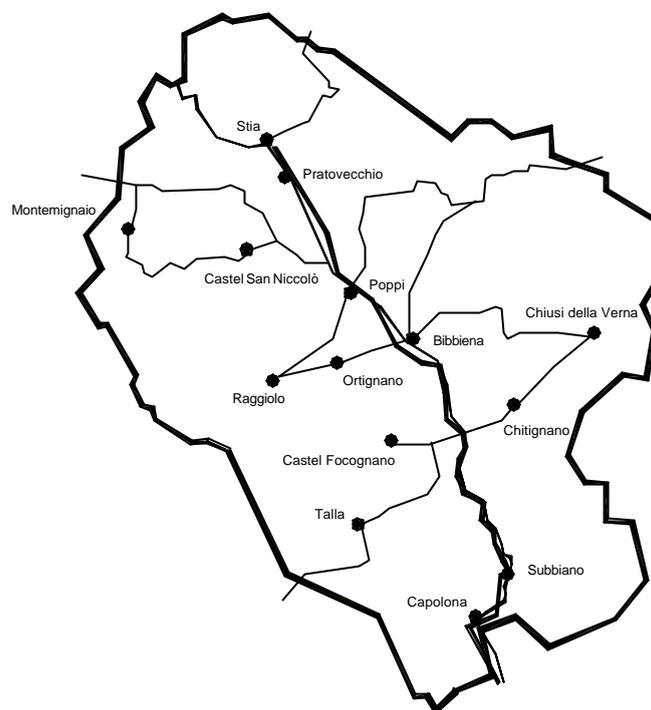
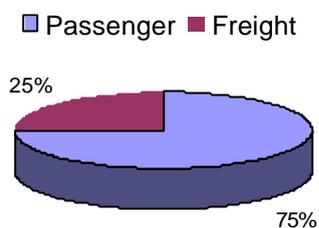
**Household waste:** 27.600 tons  
 (601 Kg/inhabitant)

**Non household waste:** 71.650 tons



# Transport: energy, emissions

Transport energy consumption: 35.455 Toe



## Energy consumption

Total	35.455	Toe
Passenger	26.593	Toe (75%)
Freight	8.862	Toe (25%)

road   
 rail 

## Energy passenger

Rail	497	Toe (2%)
Road public	222	Toe (1%)
Road private	25.874	Toe (97%)

## Energy freight

Rail	57	Toe (1%)
Road	8.805	Toe (99%)

Total CO<sub>2</sub> 87.457 Tons (passenger 77%; freight 23%; road 98%; rail 2%)

Total NO<sub>X</sub> 519 Tons (passenger 67%; freight 33%; road 99%; rail 1%)

Total VOC 559 Tons (passenger 96%; freight 4%; road nearly 100%; rail nearly 0%)

### **Misure finanziarie e organizzative**

- combinazione di numerose iniziative derivanti da esperienze locali per adottare criteri di sviluppo sostenibile (per es. nei progetti di gestione rifiuti, nei piani regolatori integrati, nel riciclaggio, nella produzione energetica da fonti alternative, nella diffusione di tecnologie pulite e nell'agricoltura biologica)
- investimenti nella logistica informatica (operatori logistici e trasportatori) e nel commercio elettronico (aziende e privati) assistiti dalla diffusione della rete informatica civica
- un sistema coordinato di organizzazione e gestione (con il diffuso impiego di ICT) delle reti di fornitura e distribuzione (rete locale logistica per le merci) basate sul trasporto merci su rotaia (per es. treni merci notturni) combinato con il trasporto su gomma di merci leggere (per es. corrieri multi-cliente)
- un sistema coordinato di organizzazione e gestione (con il diffuso impiego di ICT) del trasporto passeggeri (rete logistica locale passeggeri) basato su una ferrovia metropolitana combinata con un sistema differenziato di trasporto pubblico (per es. autobus e radio-taxi) e privato (per es. car pool) che coniughi le esigenze con la disponibilità di mezzi
- un sistema di trasporto inter-modale, basato su un collegamento lineare (per es. una ferrovia metropolitana con una utilizzazione giornaliera a piena capacità, differenziata fra treni merci notturni e treni passeggeri diurni) e su collegamenti trasversali (per es. la rete stradale esistente migliorata in sicurezza e qualità)
- creazione di un sistema integrato (rete locale fra le municipalità) al fine di monitorare e valutare i costi totali (economici, sociali e ambientali) della struttura logistica e gli impatti dei flussi logistici (per es. centri commerciali, nuovi progetti di strade e ferrovie, aree di esondazione, catene e reti di produzione) sul territorio, utilizzando una serie di indicatori strategici (qualitativi e quantitativi) che orientino gli stakeholders locali verso la riduzione dei fattori negativi (per es. rifiuti e traffico) ed il miglioramento della qualità della pianificazione delle attività produttive e dell'impiego delle aree.

# Transport structure

## Transport infrastructure per 1000 inhabitants

Rail	0,96 km
Road	13,7 km

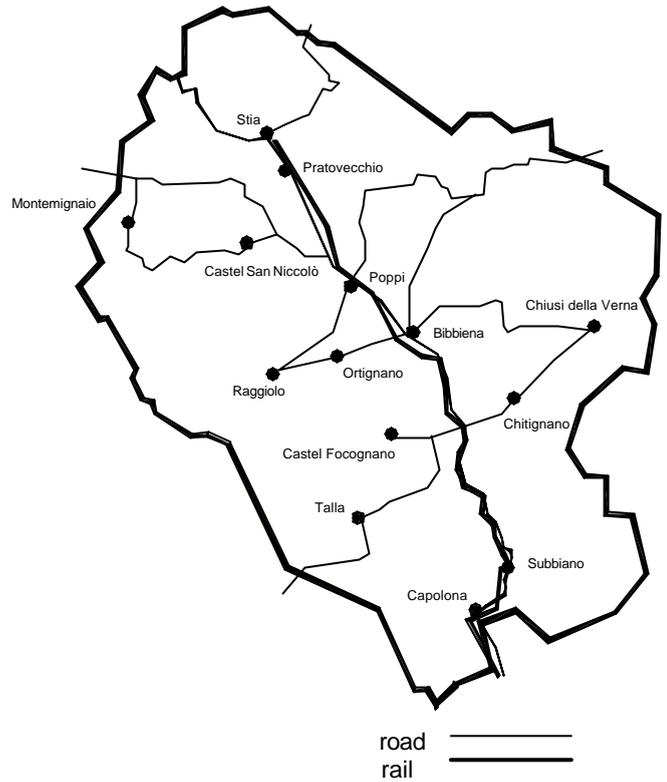
## Transport modal split

### Passengers 644 million Pkm

rail	5%
road public	2%
road private	93%

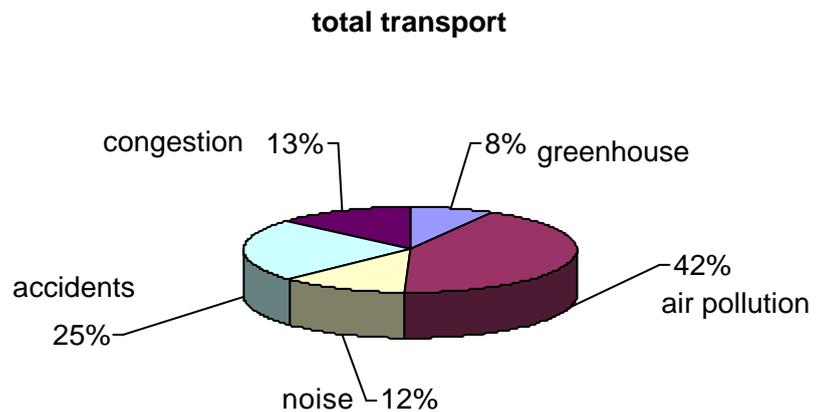
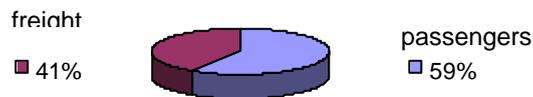
### Freight 164 million Tkm

rail	2%
road	98%



# Transport external costs

## External costs 97,3 million euro



## **2<sup>a</sup> ipotesi**

D3 - Negoziazione e condivisione delle decisioni

P3 – Capacità di affrontare situazioni complesse e di anticipare i cambiamenti

P10 – Sistema di valori condivisi, che tengano conto delle interdipendenze ambientali, socioculturali ed economiche

P15 – Accesso alle informazioni e al dialogo

O9 – Networking e partnership

### **Breve descrizione**

Creare una tavola rotonda sui problemi logistici, con il coinvolgimento di una grande varietà di stakeholders per pianificare i flussi logistici, integrando i problemi dell'accessibilità nella Local Agenda 21.

### **Risultati attesi**

- analisi dei diversi interessi per creare una mappa che comprenda tutti i potenziali stakeholders logistici locali (per es. produttori, fornitori, consumatori, comunità locali) guardando ad una prospettiva di lungo respiro
- condivisione dei problemi e collegamento con altre iniziative di rilievo
- integrazione dei problemi dell'accessibilità sostenibile locale nell'elaborazione della Local Agenda 21 della valle e sostegno alla loro soluzione per mezzo di corsi di addestramento e ricerche collegate

### **Misure finanziarie ed organizzative**

- investimenti nell'analisi di impatto, nei sistemi di monitoraggio e valutazione, nella ricerca, nell'apprendimento e nell'addestramento
- creazione di un centro integrato di comunicazione per informare il pubblico sui problemi relativi allo sviluppo sostenibile e alla logistica, incrementando le capacità della già esistente rete informatica civica gestita dalla Comunità Montana.

### **3<sup>a</sup> ipotesi**

D6 – Orientamento ai risultati

P2 – Creatività ed innovazione imprenditoriale

P5 – Scoperta e ricodificazione delle specificità e delle conoscenze locali

P7 – Distribuzione frattale delle responsabilità e delle competenze

P8 – Struttura che favorisca l'autonomia e la collaborazione nel processo decisionale

P9 – Dipendenza primaria dalle risorse endogene senza compromettere risorse esterne

O7 – Diversità

O8 – Sussidiarietà

#### **Short description**

Organizzare un sistema a lungo termine per il monitoraggio e la valutazione dell'assistenza agli stakeholders coinvolti nella logistica (amministrazioni, aziende, società civile e cittadini), per migliorare le loro attività in termini di diversificazione economica, sociale ed ambientale e per facilitare la loro partecipazione in un processo decisionale integrato (per es. pianificazione coordinata).

#### **Risultati attesi:**

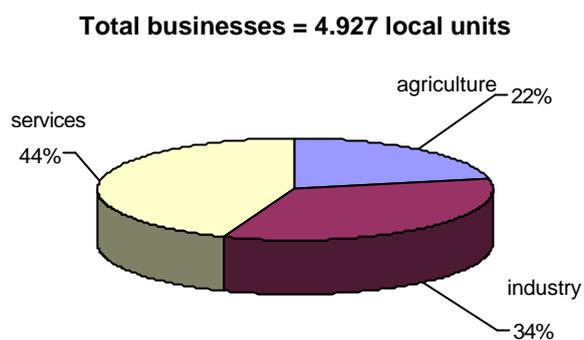
- aumento della diversificazione economica, socio-culturale ed ambientale come fattore portante per l'innovazione e rinnovamento dello sviluppo e dell'occupazione locale, utilizzando misure complementari riferite alla struttura logistica
- fornitura di servizi logistici sulla base della diversificazione economica ed occupazionale (per es. servizi per piccole imprese, prodotti locali), delle differenze socio-culturali (per es. servizi per le aree rurali, le comunità locali, l'inserimento degli immigrati) e delle risorse naturali ( per es. servizi per la diffusione della bio-diversità)
- promozione ed aumento del grado di responsabilità sociale ed ambientale delle aziende (per es. servizi per favorire la certificazione di qualità attraverso la razionalizzazione dei flussi di entrata e di uscita)

#### **Misure finanziarie ed organizzative:**

- un budget specifico dedicato allo sviluppo logistico (per es. integrazione di risorse finanziarie pubbliche e private)
- un sistema di monitoraggio permanente dei flussi - locali, esterni ed in transito - di passeggeri e di merci
- criteri chiari di analisi per gli stakeholder e loro coinvolgimento nel processo decisionale pubblico in accordo con la specificità dei problemi, delle politiche e dei servizi
- programmi e progetti per stimolare metodi analoghi nelle strategie aziendali su una base volontaria, fornendo supporto finanziario ed assistenza tecnica per disseminare CSR (responsabilità sociale ed ambientale dell'azienda; per es. certificazione di qualità) particolarmente a favore delle piccole aziende già esistenti e della creazione di nuove imprese
- una Carta dei fondamentali principi di orientamento e delle procedure (per es. un manuale di auto addestramento) al fine di implementare la strategia istituzionale per una gestione integrata dei progetti locali
- sviluppo di metodi di finanziamento dei progetti basati su protocolli e accordi chiari, che rispettino l'autonomia locale nel processo decisionale.

## Local autonomy, entrepreneurial structure, associations

Budget autonomy of local governments : 41 % of total municipality revenue



### Certified businesses

Local origin	39
ISO 14.000/1	3
Ecolabel	1
Biological marks	4

Local development agencies = 3

Business associations = 8

Non profit associations = 281

## **4<sup>a</sup> ipotesi**

D4 – Creazione di una visione condivisa

P13 – Capacità di creare visioni condivise di sviluppo locale

P16 – Esistenza di facilitatori e animatori che promuovano interazioni multiple

O10 – Partecipazione

### **Breve descrizione**

Creare un gruppo di facilitatori locali per promuovere soluzioni “win-win”, la partecipazione degli stakeholders locali e l’elaborazione di una metodologia mirata alle caratteristiche locali.

### **Risultati attesi**

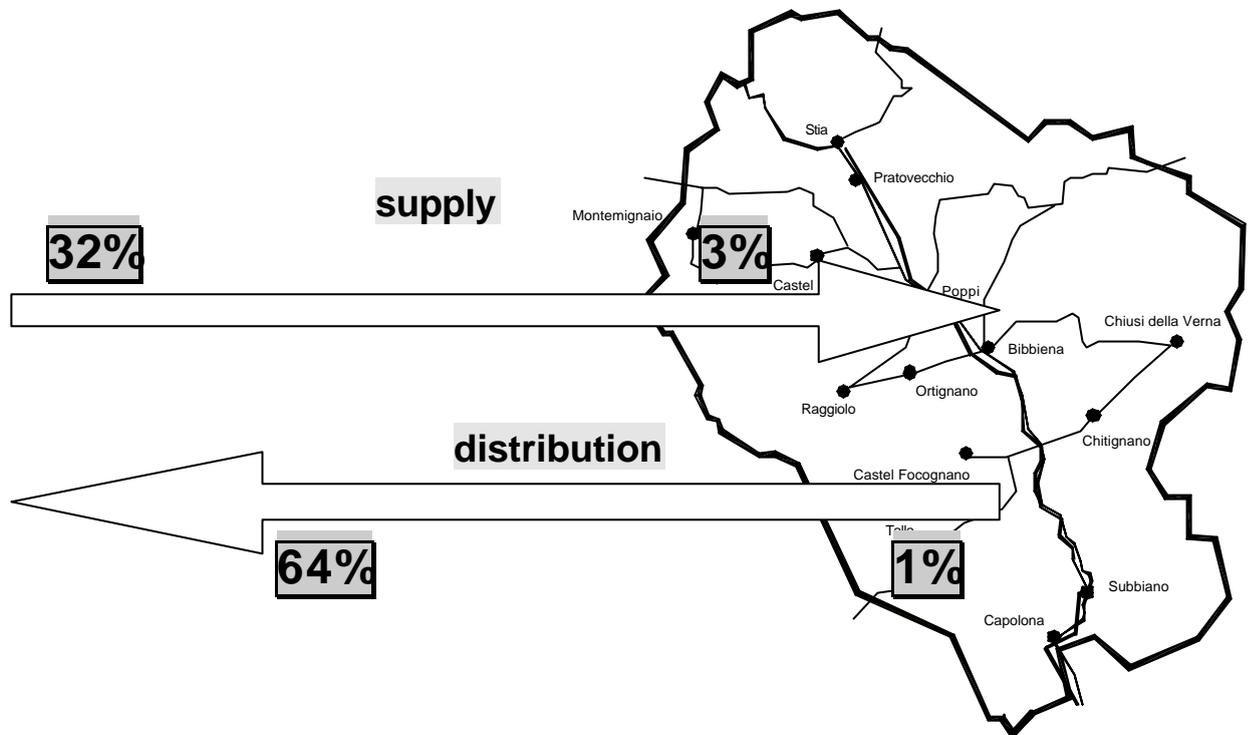
- elaborazione di metodi e procedure che aumentino il livello di informazione e la partecipazione degli stakeholders locali (incluse le categorie meno favorite, come le donne, le persone anziane, i disabili, i minorenni) nel processo decisionale sulla logistica e la pianificazione del territorio, utilizzando esperienze maturate in altri campi di pianificazione (per es. pianificazione locale dei servizi sociali)
- elaborazione di una metodologia adatta al territorio, che incorpori e armonizzi obiettivi e misure orientati alla sostenibilità e alle problematiche logistiche per sostenere la revisione di precedenti patti territoriali e accordi di sviluppo locale

### **Misure finanziarie e organizzative:**

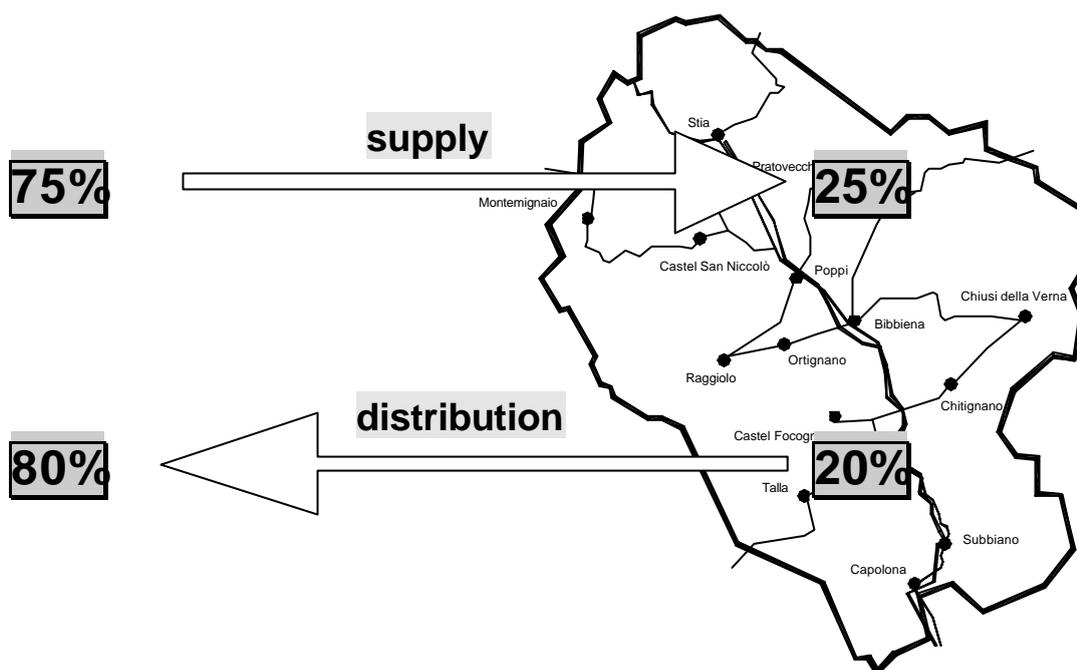
- coinvolgimento degli esistenti agenti e agenzie di sviluppo locale
- impegno per la creazione di un nuovo profilo professionale che combini la conoscenza dello sviluppo sostenibile e della logistica
- corsi di addestramento specifici.

# Transport flow in Tkm

**1 – Average share of freight transport internally borne, externally borne, and transit traffic:** transit nearly 0%; supply internally borne and externally provided 32%; supply internally borne and internally provided 3%; distribution internally borne and externally delivered 64%; distribution internally borne and internally delivered 1%



**2 - Tkm inside and outside Casentino area:** nearly 25% of the total Tkm of the supply chain occurs within the Casentino and 75% occurs outside the Valley. For distribution, the Tkm percentages are respectively 20% and 80%



## **5<sup>a</sup> ipotesi**

D2 – Apprendimento collettivo aperto

P14 – Integrazione nei processi innovativi di abilità in campo sociale e tecnico

O3 – Socio-cultura

### **Breve descrizione**

Creare un “centro di risorse”, integrato con le strutture della Local Agenda 21, in cui siano sviluppate, anno dopo anno, conoscenze, know-how e capacità nel campo della logistica sostenibile, anche attraverso corsi specifici, seminari e workshops.

### **Risultati attesi**

- integrazione della logistica come priorità nella Local Agenda 21 attualmente in preparazione
- promozione di ricerca, addestramento ed istruzione per creare attività qualificate ed occupazione (per es. in agricoltura, nell’industria e nei servizi) tendenti a consumi e produzioni sostenibili (includendo logistica, mobilità e trasporti)
- capitalizzazione delle esperienze positive (per es. i progetti Life and Leader e i piani municipali di inserimento territoriale e sociale) concernenti i metodi di apprendimento
- implementazione di metodi di apprendimento a distanza (e-learning) per potenziare le finalità e la portata della rete civica)
- mobilitazione di scuole, aziende, associazioni ed istituzioni locali per attuare piani integrati di istruzione ed addestramento che possano favorire l’aumento del numero di laureati e diplomati attraverso la riduzione del tasso di abbandono
- integrazione delle conoscenze e abilità richieste dalla Local Agenda 21 con le problematiche della logistica.

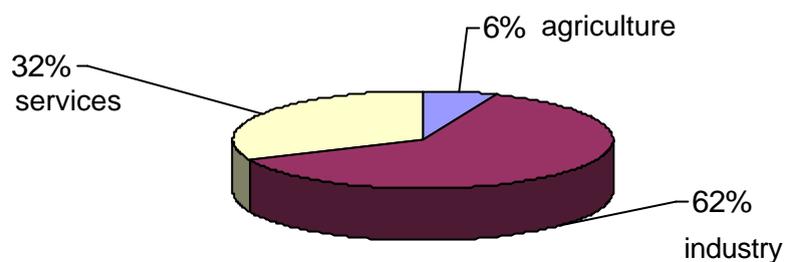
### **Misure finanziarie ed organizzative:**

- integrazione di numerose risorse e piani finanziari, per es. EU-ESF Obb.3 (piano provinciale per l’orientamento e l’addestramento professionale), Iniziative Comunitarie (per es. Leader Plus), ricerca ed istruzione (università e scuole), camera di commercio, sostegno provinciale e regionale per l’elaborazione della Local Agenda 21.

## Employment

total employment: 12.195

employment share in main sectors



Activity rate (provincial data)

total 67%  
- women 60% - men 73%

Unemployment rate (provincial data)

total 4,7%  
- women 8% - men 2,1%

## Education

drop-out rate 5,1% (upper secondary schools)

university degree 2,3% (over local population)

high school degree 17,6% (over local population)

immigrant pupils in primary school 12%

immigrant pupils in lower secondary education 11%

## **6<sup>a</sup> ipotesi**

D5 – Orientamento al cliente

P4 – Arricchimento delle conoscenze locali per creare un ambiente multiculturale coeso

P6 – Capacità di raggiungere livelli ottimali di successo e soddisfazione

P11 – Coesione sociale

P12 – Opportunità e spazio per corrette interazioni

O4 – Equità sociale (fra individui)

O5 – Equità inter-locale (fra territori)

O6 – Equità inter-temporale (fra generazioni)

### **Breve descrizione**

Includere problemi di gestione della qualità e principi dello sviluppo sostenibile in tutti i corsi di addestramento e mezzi di apprendimento a distanza per produttori (aziende e addetti) e consumatori (pubblico generico, persone alla ricerca di un lavoro e disoccupati, famiglie, studenti), al fine di aumentarne la consapevolezza delle problematiche della logistica sostenibile, come mezzo per favorire la coesione sociale e lo sviluppo nelle aree depresse nei prossimi 15 anni.

### **Risultati attesi**

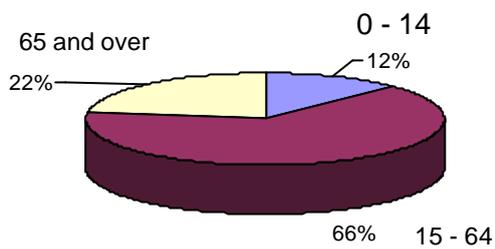
- aumento dell'accessibilità a beni, servizi, persone e luoghi, tenendo in considerazione anche le persone a rischio di esclusione sociale (per es. trasporto gratuito per gli anziani, i minori, gli immigranti, le famiglie povere, da includere nel piano locale dei servizi sociali)
- servizi logistici che anticipino e soddisfino le nuove richieste associate ai cambiamenti demografici (per es. un alto grado di dipendenza determinato dal progressivo aumento del numero degli anziani, aumento che raggiunge una differenza di 10 punti percentuali tra vecchie e nuove generazioni; riduzione delle dimensioni delle famiglie), ai cambiamenti nel campo della cultura e dell'istruzione (per es. probabile aumento della porzione di immigranti nella nuova generazione), alla disponibilità di risorse pubbliche (per es. probabile aumento del debito pubblico per abitante) e alla disponibilità di risorse ambientali (per es. probabile diminuzione della bio-diversità e delle fonti di energia tradizionali)
- obiettivi quantitativi a lungo termine che sostengano gli obiettivi qualitativi e le indicazioni forniti da numerosi piani locali, insieme con sistemi e metodi adeguati di valutazione sociale e ambientale
- nuovi modelli di consumo, nuove tecnologie di produzione e metodi per combattere il deterioramento ed il depauperamento delle risorse.

### **Misure finanziarie ed organizzative:**

- nuovi metodi per la fornitura di servizi (per es. rete informatica pubblica che supporti e-commerce, e-logistics, home-shopping, e-banking, e-administration)
- un sistema di trasporto inter-modale (per es. ferrovie metropolitane collegate con strade) che integri la logistica con la sicurezza, basato sulla piena utilizzazione dei potenziali di coordinamento (per es. reti informatiche pubbliche locali e regionali, pianificazione del territorio, gestione dei rifiuti, conservazione della bio-diversità, aree destinate all'esonazione)
- programmi e progetti relativi all'integrazione fra diverse conoscenze e culture, che tengano conto dei futuri impatti sulle dinamiche logistiche
- programmi e progetti per eque interazioni con paesi diversi e comunità di immigranti anche in ambito commerciale, mediante servizi logistici
- programmi e progetti per favorire l'inserimento femminile nel mercato del lavoro, nell'istruzione e nel processo decisionale (per es. pianificazione, gestione ed implementazione di politiche locali con particolare attenzione agli impatti logistici)

## Population structure

share of population aged



Dependency rate = 53,39 %  
(percentage of 0 – 14 and 65 over aged people over population aged 15 – 64)

Immigration = 6%

From East Europe 60%  
From Asia 15%  
From Africa 10%

## Equal opportunities

Women in local governments = 13% over men

## Transport intensity impact

Traffic accidents

Death 0,02% over total population per year  
Injury 0,44% over total population per year

## 3. Analisi SDL / SWOT

### 3.1. Orientamento

#### O1 - Ambiente

##### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>		<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>		<b>3</b>
Ricostituzione dei pascoli, bio-diversità e produzione di energia da fonti rinnovabili	5	5	Non considerazione nei piani municipali della necessità di ridurre la massa dei rifiuti, con conseguenze anche in campo logistico (es. i rifiuti vengono principalmente trasportati fuori della valle, ad Arezzo)	5	5
Principi dello sviluppo sostenibile inclusi in numerosi piani municipal: per es. qualità dell'ambiente e fonti di energia rinnovabili, ottimizzazione del riciclaggio e del trasporto dei rifiuti, pianificazione integrata delle infrastrutture	5	5	Mancanza di nuove soluzioni per l'ambiente e di una valutazione strategica dell'impatto ambientale nei progetti della nuova strada, nuova linea ferroviaria e area di esondazione sino dalle fasi iniziali	4	4
Prodotti locali e trattamento naturale delle acque reflue favoriti dal Parco Nazionale	4	4	Mancanza di soluzioni innovative dei problemi creati da progetti specifici (es. impatto sul paesaggio delle linee ad alta tensione; nuovi tronchi ferroviari con numerose variazioni di elevazione; attraversamento di corsi d'acqua naturali da parte di metanodotti)	3	3
Rinnovamento del territorio promosso da nuovi progetti, per es. stazione ferroviaria locale (utilizzando un vecchio edificio industriale), strada (utilizzando la vecchia strada e aggirando i centri abitati), metanodotti (utilizzando vecchi oleodotti)	4	4	Mancanza di sensibilità ambientale nella rete produttiva locale	3	3
Protezione dalle alluvioni (area di esondazione)	4	4			
Distribuzione di elettricità ad alta tensione, migliorando l'efficienza di trasporto energetico	5	3			
Protezione e miglioramento ambientale (es. Leader II, chiusura di un allevamento di maiali inquinante, riciclaggio di batterie da parte di un'azienda locale, diffusione di know-how sulle tecnologie pulite attraverso la rete informatica locale, riciclaggio e produzione di energia dalla locale industria laniera)	5	3			
<b>Rischi</b>		<b>4</b>	<b>Opportunità</b>		<b>3</b>
Aumento del traffico dovuto a un nuovo centro commerciale	4	4	Probabile miglioramento della sensibilità ambientale attraverso piani strutturali municipali e il progetto dell'area di esondazione	3	4
Frammentazione del territorio della valle	4	4	Probabile riduzione dell'inquinamento grazie ad un miglior coordinamento fra municipalità (rete locale)	3	4
Distribuzione di elettricità ad alta tensione: probabile aumento del consumo, impatto sul fiume e sull'ambiente (anche a causa delle sottostazioni)	4	4	Probabile aumento di valore della produzione agricola locale attraverso progetti rurali (es. Leader)	4	3
Nuovo metanodotto: probabili danni ambientali ed incidenti	4	4	Creazione di una pista ciclabile (es. Bibbiena):	3	3
Combustibili inquinanti (petrol-coke, resti di animali, diesel) utilizzati nel nuovo progetto di produzione energetica e trasporto ferroviario	5	3	Probabile riduzione del traffico e miglioramento logistico promosso dal progetto ferroviario (es. nuovi magazzini costruiti lungo la linea)	3	3

## Indicatori principali

<i>Statistiche strutturali</i>	<i>Valori</i>
Area totale	826,7 km <sup>2</sup> (2001)
Totale degli abitanti	45.940 (2001)
Densità demografica	55,6 abitanti / km <sup>2</sup> (2001)
<i>Utilizzo del territorio</i>	<i>Percentuali</i>
Area agricola	33 % del totale
Area urbana	9% del totale
Area utilizzata per i trasporti	Percentuale dell'area totale: non disponibile
Area protetta	58 % del totale
<i>Utilizzo delle risorse</i>	<i>Valori e percentuali</i>
Totale dei rifiuti domestici residui	27.600 tonnellate nel 2001
Rifiuti domestici residui per abitante	601Kg / abitante nel 2001
Totale dei rifiuti residui non domestici	71.650 tonnellate nel 1996
Rifiuti residui non domestici per unità GDP	0.1 kg per unità GDP in Euro attuali nel 1996
Consumo totale di energia e consumo nei settori principali: trasporti, industria ed altri usi	Totale 138.258 Toe nel 2001, suddivisi fra: Industria 48.317 Toe (35%) Trasporti 35.455 Toe (26%) Altri usi 54.486 Toe (39%)
Consumo totale di energia per unità GDP	150 goe per unità GDP in Euro attuali nel 2001
Consumo totale di energia per abitante	3,01 Toe per abitante nel 2001
Consumo totale di energia per il trasporto e per le varie modalità di trasporto: su strada, su rotaia, su vie d'acqua, aereo.	Totale 35.455 Toe nel 2001, diviso fra: Rotaia 554 Toe (2%) Strada 34.901 Toe (98%)
Consumo totale di energia per passeggero e consumo per passeggero nelle varie modalità di trasporto: su strada, su rotaia, su vie d'acqua, aereo	Totale 26.593 Toe nel 2001, diviso fra: Rotaia: 497 Toe (2%) Trasporto pubblico su strada (autobus): 222 Toe (1%) Trasporto privato su strada (auto e moto) 25.874 Toe (97%)
Consumo totale di energia per trasporto merci e percentuali relative alle diverse modalità.	Totale 8.862 Toe in 2001, diviso fra: Rotaia 57 Toe (1%) Strada 8.805 Toe (99%)
<i>Impatto ambientale</i>	<i>Valori e percentuali</i>
Emissione totale di CO <sub>2</sub> , di cui, dovuta al settore trasporto:	1.036.980 tonnellate nel 1995 Dati relativi ai trasporti non disponibili
Emissione totale di CO <sub>2</sub> per abitante	24 tonnellate per abitante nel 1995
Emissione totale di CO <sub>2</sub> dovuta alle diverse modalità di trasporto: su strada, su rotaia, su vie d'acqua, aereo	Totale 99.059 tonnellate di CO <sub>2</sub> nel 2001, diviso fra: Rotaia 1.738 tonnellate (2%) Strada 97.321 tonnellate (98%)
Emissione totale di CO <sub>2</sub> per le varie modalità di trasporto passeggeri: su strada, su rotaia, su vie d'acqua, aereo	Totale 67.106 tonnellate nel 2001, diviso fra: Ferrovia: 1.546 tonnellate (2%) Trasporto pubblico su strada (autobus): 1.139 tonnellate (2%) Trasporto privato su strada (auto e moto): 64.421 tonnellate (96%)
Emissione totale di CO <sub>2</sub> per le varie modalità di trasporto merci: su strada, su rotaia, su vie d'acqua, aereo	Totale 31.953 tonnellate nel 2001, diviso fra: Rotaia 191 tonnellate (0,6%) Strada 31.762 tonnellate (99,4%)
Concentrazione media dei picchi di rumore del traffico	Tutte le aree stradali assoggettate a monitoraggio sono risultate al disopra dei limiti della media dei picchi (65 dB di notte e 70 dB di giorno) o molto vicino ad essi
Emissione totale di Nox dovuta ai trasporti	Totale 458 tonnellate di NOx nel 2001
Emissione totale di VOC dovuta ai trasporti	Totale 563 tonnellate di VOC nel 2001
Emissione totale di PM10 dovuta ai trasporti	dati n. d.
Emissione totale di SOx dovuta ai trasporti	dati n. d.
Qualità media dell'acqua	Indice Biotico Esteso (I-IV) non ancora disponibile

## **Ipotesi principali di opzioni alternative**

*Integrare attività di pianificazione in numerose iniziative locali (es. nei piani di smaltimento dei rifiuti, nei piani regolatori integrati, nel riciclaggio, nella produzione di energia da fonti alternative, nella diffusione di tecnologie pulite, nella produzione agricola) al fine di creare una struttura logistica rivolta a:*

- *diminuire i consumi energetici del sistema produttivo (es. le stime rivelano quasi 30 goe per unità GDP e 0,7 Toe per abitante e cioè valori superiori alla (non invidiabile) media nazionale)*
- *perseguire una sostanziale riduzione ed un riequilibrio del consumo energetico nelle diverse modalità di trasporto (es. le stime rivelano che il consumo energetico nel trasporto passeggeri privato su ruota è superiore di quasi il 20% alla già elevata media nazionale)*
- *ridurre il tasso di inquinamento dovuto alle attività di trasporto (es. le stime rivelano una produzione di CO2 superiore di quasi 10 punti percentuali alla già alta media nazionale relativa al trasporto privato di passeggeri su strada)*

*Sostenere questa azione primaria mediante la creazione di un sistema informatico integrato (rete locale fra le municipalità) al fine di monitorare e valutare gli impatti dei flussi logistici (per es. centri commerciali, progetti di nuove strade e ferrovie, area di esondazione, catene e reti di produzione) utilizzando una serie di indicatori strategici (qualitativi and quantitativi) che orientino gli stakeholders locali verso la riduzione della pressione ambientale (es. rifiuti e traffico su strada) e favoriscano lo sviluppo e l'uso di prodotti locali.*

## O2 - Economia

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>		<b>4</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Incremento della qualità e del valore del turismo, della produzione locale, del livello di occupazione (es. il Parco Nazionale, i progetti Life e Leader, la produzione laniera, gli investimenti municipali e i piani rivolti al marketing territoriale e alla diversificazione economica)	4	4	4	Mancanza di un'analisi economica integrata di costi e benefici delle nuove attività (es. l'impatto di un centro commerciale sugli esercizi esistenti, la destinazione dei materiali residui di una nuova centrale energetica, il trasporto dei rifiuti fuori della valle ad Arezzo)	3	3
Aumento nel tempo degli investimenti in infrastrutture, razionalizzazione e riduzione dei costi (per es. stazioni idroelettriche, gestione multi-municipale dei rifiuti, nuovo progetto stradale con finanziamenti nazionali e regionali, nuovo progetto ferroviario con incremento delle attrezzature di carico/scarico, nuove linee elettriche ad alta tensione con riduzione dei costi di manutenzione)	4	4	4	Mancanza di analisi dei cambiamenti demografici dovuti ai nuovi progetti (es. aumento delle aree abitate stimolato dalla realizzazione di una nuova strada)	3	3
Riduzione dei costi di diffusione dell'informazione e promozione dello sviluppo socio economico locale (es. la locale rete civica per l'e-government, basata su Internet)	3	3	3			
<b>Rischi</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Probabile concorrenza sleale fra aziende (per es. fra centro commerciale e piccoli negozi)	4	3	3	Probabile sviluppo di sistemi alternativi per la produzione energetica	3	4
Probabile scarsa attenzione alle nuove aree di esondazione nei piani regolatori municipali	3	3	3	Possibile crescita economica agevolata da iniziative locali innovative (es. nuovi utilizzi della produzione locale di prodotti in legno (progetto Leader), nuove piccole aziende) sostenute da piani municipali e dalla rete informatica (es. rete civica)	3	3
Probabile mancanza di finanziamenti per la rete locale municipale	3	2	2	Possibile sviluppo di migliori collegamenti fra industria e centri abitati (es. nuovi ponti e collegamenti ferroviari)	3	3

### Principali indicatori

<i>Struttura base</i>	<i>Valori</i>
GDP totale	779.140.000 Euro lire 1995 nel 2001 (= 923.394.000 Euro attuali)
Occupazione totale in tutti i settori	12.195 persone nel 2001
Investimenti: Formazione di capitali lordi fissi nell'industria dei trasporti	Importi e percentuali rispetto alla formazione di capitali lordi in tutti i settori economici, anno per anno: (dati non disp.)
E-logistics	Numero e percentuale degli operatori in campo logistico e dei trasporti con accesso a Internet rispetto al totale degli operatori negli stessi campi anno per anno: (dati non disp.)
<i>Sviluppo strutturale del commercio</i>	<i>Valori e unità di misura</i>
Unità locali nel commercio all'ingrosso	275 unità locali nel 2002
Unità locali nel commercio al dettaglio	718 unità locali nel 2002
Superficie totale degli esercizi (per tutte le attività) per abitante e suddivisione della superficie fra commercio all'ingrosso e al dettaglio	m <sup>2</sup> per 1000 abitanti per anno e percentuale di superficie adibita al commercio all'ingrosso rispetto al totale: (dati non disp.)
E-commerce (produttori)	Numero e percentuale delle aziende con accesso a Internet rispetto al totale, anno per anno: (dati non disp.)
E-commerce (consumatori)	Numero e percentuale delle famiglie con accesso a Internet rispetto al totale delle famiglie, anno per anno: (dati non disp.)

<i>Sviluppo dell'infrastruttura dei trasporti</i>	<i>Valori</i>
Ferrovia per tipologia (singolo o doppio binario) e per abitante	44 Km di binario singolo nel 2001 0,96 Km per 1000 abitanti
Strade per tipologia (singola o doppia carreggiata) e per abitante	630 Km nel 2001, di cui 69 Km di strade regionali, 302 Km di strade provinciali e 259 Km di strade locali (quasi tutte a doppia carreggiata) 13,7 Km per 1000 abitanti
Capacità di trasporto ferroviario	32 treni passeggeri e 2 treni merci al giorno nel 2001
Capacità delle strade	15.000 veicoli al giorno nelle strade regionali e 10.000 nelle altre strade
Congestione stradale, ingorghi di traffico e perdite di tempo	0,009 ore -ingorgo per abitante nel 2001 nelle strade regionali; 0,010 nelle altre strade
Sovraffollamento dei trasporti pubblici	0,0072 ore di sovraffollamento per abitante nel 2001
<i>Volume dei trasporti</i>	<i>Valori</i>
Passeggeri in totale e per tipo di trasporto: strada, ferrovia, vie d'acqua, aria	Totale 644 milioni di Pkm nel 2001, suddivisi fra: Ferrovia 35 milioni (6%) Trasporto pubblico su strada (autobus) 11 milioni (2%) Trasporto privato su strada (auto e moto) 598 milioni (92%)
Merci in totale e per tipo di trasporto: strada, ferrovia, vie d'acqua, aria	Totale 164 milioni di Tkm nel 2001 suddivisi fra: Ferrovia 4 milioni (2,5%) Strada 160 milioni (97,5%)
Volume del trasporto passeggeri per unità GDP	0,83 Pkm per GDP (Eurolire 1995) nel 2001
Volume del trasporto merci per unità GDP	0,21 Tkm per GDP (Eurolire 1995) nel 2001
Volume del trasporto passeggeri per abitante	14.000 Pkm per abitante nel 2001
Volume del trasporto merci per abitante	3.600 Tkm per abitante nel 2001
<i>Costi addizionali del trasporto</i>	<i>Valori</i>
Stima dei danni ambientali (effetto serra e inquinamento dell'aria), sociali e sanitari (rumore, incidenti, congestione) provocati dall'insieme dei vari tipi di trasporto: strada, ferrovia, vie d'acqua, aria	97,3 milioni di Euro attuali nel 2001 (10,5% del GDP totale), suddivisi fra: Effetto serra = 7,7 milioni (7,5 strada e 0,2 ferrovia) Inquinamento dell'aria = 40,6 milioni (40,2 strada e 0,4 ferrovia) Rumore = 11,6 milioni (10,7 strada e 0,9 ferrovia) Incidenti = 24,8 milioni (24,7 strada e 0,1 ferrovia) Congestione = 12,6 milioni (12,5 strada e 0,1 ferrovia)
Stima dei danni ambientali (effetto serra e inquinamento dell'aria), sociali e sanitari (rumore, incidenti, congestione) provocati dal trasporto passeggeri : strada, ferrovia, vie d'acqua, aria	57,6 milioni di Euro attuali nel 2001 (6,2 % del GDP totale), suddivisi fra: Effetto serra = 4,7 milioni (4,5 strada e 0,2 ferrovia) Inquinamento dell'aria = 17,3 milioni (16,9 strada e 0,4 ferrovia) Rumore = 5,3 milioni (4,6 strada e 0,7 ferrovia) Incidenti = 22,8 milioni (22,7 strada e 0,1 ferrovia) Congestione = 7,5 milioni (7,4 strada e 0,1 ferrovia)
Stima dei danni ambientali (effetto serra e inquinamento dell'aria), sociali e sanitari (rumore, incidenti, congestione) provocati dal trasporto merci : strada, ferrovia, vie d'acqua, aria	39,8 milioni di Euroattuali nel 2001 (4,3 % del GDP totale), suddivisi fra: Effetto serra = 3 milioni (tutti dovuti al trasporto su strada) Inquinamento dell'aria = 23,4 milioni (tutti dovuti al trasporto su strada) Rumore = 6,3 milioni (6,1 strada e 0,2 ferrovia) Incidenti = 2 milioni (tutti dovuti al trasporto su strada) Congestione = 5,1 milioni (tutti dovuti al trasporto su strada)

## **Ipotesi principali di opzioni alternative**

*Aumentare l'efficienza della struttura logistica locale e stimolare il risparmio a livello territoriale e aziendale attraverso:*

- *una riduzione del volume dei trasporti su strada con un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto (es. le stime rivelano che il trasporto privato e quello pubblico su strada sono rispettivamente quasi 10 punti percentuali al di sopra e al di sotto della non invidiabile media nazionale e che il trasporto delle merci su ferrovia è di quasi 9 punti inferiore, mentre il trasporto delle merci su strada è di quasi 9 punti superiore)*
- *una progressiva riduzione del volume dei trasporti nell'economia locale (le stime rivelano un numero di Unità di Traffico – Pkm e Tkm - per unità GDP leggermente superiore alla media nazionale adattata alle caratteristiche di trasporto del Casentino, mentre il numero delle Unità di Traffico per abitante è inferiore)*
- *investimenti in e-logistics (operatori nella logistica e nei trasporti) e in e-commerce (aziende e privati), supportati dalla diffusione della rete civica (e-government)*
- *un sistema coordinato di organizzazione e gestione (con utilizzo diffuso di ICT) delle catene di produzione e distribuzione (rete logistica del trasporto merci locale) basato sul trasporto merci su rotaia (per es. treni merci notturni) combinato col trasporto leggero su strada (per es. share-a-ride / vanpool)*
- *un sistema coordinato di organizzazione e gestione (con utilizzo diffuso di ICT) del trasporto passeggeri (rete logistica locale passeggeri) basato su una ferrovia metropolitana combinata con un sistema differenziato e rispondente alla domanda di trasporto pubblico (es. autobus, taxi, radiotaxi) e privato (es. share-a-ride, carpool) su strada*
- *un sistema di trasporto intermodale, basato su connessioni lineari (es. una ferrovia metropolitana con utilizzo pieno della capacità, differenziata fra trasporto notturno delle merci e trasporto diurno dei passeggeri ) e su connessioni trasversali (per es. la rete stradale esistente, migliorata in sicurezza e qualità)*
- *la razionalizzazione e riduzione delle spese generali (per es. attraverso il coordinamento e l'aggregazione di servizi come la gestione dei rifiuti, la rete informatica per l'e-government, la fornitura energetica, le infrastrutture ed i collegamenti ferroviari) anche al fine di controbilanciare la mancanza di finanziamenti pubblici dovuta alle recenti leggi finanziarie (bilancio nazionale)*
- *una progressiva riduzione dei costi addizionali del trasporto (danni ambientali, sociali e sanitari) al fine di rendere disponibili risorse economiche da investire nella produzione, nel campo socio-culturale e nell'ambiente*
- *miglioramento di qualità, valore, produttività e occupazione in numerosi campi di attività (per es. disseminazione e trasferimento di pratiche efficaci già sperimentate nel turismo, nella diversificazione economica, nel marketing territoriale) con una particolare incentivazione all'auto-impiego, alla creazione di aziende e al mantenimento del tessuto esistente di piccole aziende*
- *la creazione di un sistema integrato (rete locale fra le varie municipalità) al fine di monitorare e valutare i costi totali (economici, sociali ed ambientali) della struttura logistica utilizzando una serie di indicatori (qualitativi e quantitativi) che permetta agli stakeholders locali di migliorare la qualità degli scambi e la pianificazione territoriale.*

## O3 – Socio-cultura

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>		<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>		<b>4</b>
Educazione ad uno stile di vita sostenibile (per es. gestione integrata multi-municipale dei rifiuti, progetti Life e Leader, piani regolatori municipali)	4	4	Mancanza di analisi degli impatti culturali, attitudini e comportamenti indotti dal nuovo progetto stradale	4	4
Diffusione di Internet e addestramento all'uso del computer (es. rete civica, personale dell'amministrazione pubblica, studenti)	4	3	Scuole di bassa qualità e insufficienti interazioni con le aziende locali	4	3
Attività culturali e restauri (per es. progetti municipali per il restauro di luoghi e centri storici, iniziative nell'ambito del Parco Nazionale per promuovere la cultura tradizionale locale e servizi di qualità)	3	1	Una certa attitudine a considerare gli immigranti solo come forza lavoro	4	1
<b>Rischi</b>		<b>3</b>	<b>Opportunità</b>		<b>3</b>
Stile burocratico nella gestione delle innovazioni (per es. insufficiente utilizzo della rete civica per promuovere la cultura della produzione e del consumo sostenibili)	3	3	Possibile disseminazione dell'e-learning al pubblico in genere (es. attraverso la rete civica locale)	4	3
Cultura settoriale dell'innovazione (es. nuovo progetto ferroviario) senza enfasi sui cambiamenti positivi, rivolti ad una mobilità sostenibile	3	1	Aumento dell'addestramento multi-culturale, professionale e gestionale reso accessibile anche agli immigranti (es. progetto Leader, piani municipali per il turismo e per l'integrazione sociale)	3	2

### Indicatori principali

<i>Composizione della popolazione</i>	<i>Valori</i>
Popolazione totale, donne e uomini	45.940 abitanti nel 2001, 51% donne e 49% uomini
Popolazione totale nella fascia di età da 15 a 64 anni, donne e uomini	29.950 abitanti nel 2001, 49% donne e 51% uomini
Aspettativa di vita per i due sessi	Toscana nel 2001: uomini 77,4 anni (media nazionale 76,7) e donne 83,3 (media nazionale 82,8) (dati n.d. a livello sub-regionale)
<i>Sviluppo dell'occupazione</i>	<i>Valori</i>
Tasso di disoccupazione	4,7% nel 2001 (dati provinciali)
Occupati	67% nella fascia di età dai 15 ai 64 anni nel 2001 (dati provinciali)
Occupati nei settori principali: agricoltura, industria e servizi	Nel 2001: Agricoltura 796 persone (6%) Industria 7.505 persone (62%) Servizi 3.894 persone (32%)
Occupati in tutti i servizi di trasporto	342 persone (3% degli occupati in tutti i settori) nel 2001
Occupati per tipo di trasporto: strade, ferrovie, vie d'acqua, aria	Numero e percentuale rispetto al totale degli occupati nei trasporti (dati n.d.)
Occupati nelle attività di supporto e ausilio ai trasporti (es. agenzie turistiche)	63 persone (0,5% degli occupati in tutti i settori) nel 2001
Occupati in tutte le attività commerciali, all'ingrosso e al dettaglio	1.396 persone (11% degli occupati in tutti i settori) nel 2001
<i>Livello di istruzione</i>	<i>Valori</i>
Tasso di abbandono nelle scuole secondarie superiori	5,1% della popolazione studentesca totale delle scuole superiori nel 2000
Lauree Universitarie	2,3% di tutta la popolazione locale nel 1991
Diplomi di scuola secondaria	17,64% di tutta la popolazione locale nel 1991
Programmi educativi sull'ambiente	4 nel 2001

## Ipotesi principali di opzioni alternative

Promuovere stili di vita più orientati verso consumi e produzioni sostenibili, per correggere l'attuale squilibrio dei sistemi logistici, mediante la creazione di un "centro di risorse" in grado di:

- investire nel capitale umano di tutti i territori della valle, promuovendo la ricerca, l'addestramento e l'istruzione per attività e occupazioni qualificate (per es. in agricoltura, industria e servizi )per ottenere le conoscenze ed abilità richieste dalla promozione dello sviluppo sostenibile (compresi logistica, mobilità e trasporti)
- capitalizzare le esperienze positive (per es. progetti Life e Leader, piani municipali regolatori e di inserimento sociale) nel campo dell'apprendimento
- implementare i metodi di e-learning allargando la portata e gli scopi della rete civica
- mobilitare le scuole locali, le aziende, le associazioni e le istituzioni per la condivisione di progetti educativi e di addestramento che mirino all'aumento del numero di laureati e diplomati e alla diminuzione del tasso di abbandono

## O4 – Equità sociale (fra individui)

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>		<b>2</b>	<b>Punti deboli</b>		<b>2</b>
Servizi di mobilità per particolari categorie (es. servizi di trasporto per immigranti pendolari, forniti da aziende locali)	3	2	Mancanza di attenzione all'aumento della presenza di immigranti nell'ambito delle comunità locali e al sostegno all'imprenditorialità e alla creazione di posti di lavoro (es. piani municipali)	3	1
Aumento dell'accessibilità ai servizi da parte del pubblico (es. rete civica municipale)	3	2			
Iniziative (es. piani municipali e locali per i servizi sociali – incluso il trasporto) per migliorare la qualità di vita delle persone a rischio di esclusione sociale (es. minorenni, immigranti, disabili, donne), così come la consapevolezza sociale delle aziende verso i disabili (es. accordi per l'inserimento)	3	2			
<b>Rischi</b>		<b>3</b>	<b>Opportunità</b>		<b>3</b>
Probabile riduzione della spesa pubblica per i servizi sociali destinati alle persone più vulnerabili (es. disabili, anziani, donne – inclusi i servizi di trasporto) dovuta ai recenti piani nazionali e leggi finanziarie	4	3	Probabile aumento dei servizi per il pubblico (es. centro commerciale, rete civica locale per l'e-government)	3	3
Probabili effetti di riposizionamento sulle attività imprenditoriali e sull'occupazione (es. concorrenza di nuovi centri commerciali con i piccoli esercizi locali preesistenti)	4	3	Probabile aumento dell'inserimento sociale e occupazionale per le donne e gli immigranti (es. piani municipali )	3	1

## Indicatori principali

<i>Sviluppo delle pari opportunità</i>	<i>Valori</i>
Tasso di disoccupazione per uomini e donne	8% donne e 2,1% uomini nel 2001
Tasso di occupazione per donne e uomini	60% donne e 73% uomini rispetto al totale della popolazione nella fascia di età fra i 15 e i 64 anni nel 2001 (dati provinciali)
Aziende di trasporto e logistica dirette da donne	Percentuale rispetto alle aziende di settore per anno (dati n.d.)
Donne nelle amministrazioni locali	10 donne = 13% sul totale degli uomini nelle amministrazioni locali
Donne laureate	1% della popolazione nel 1991
Famiglie sotto la soglia di povertà (assoluta e/o relativa)	Percentuale sul totale delle famiglie per anno (dati n. d.)
Famiglie di immigranti sotto la soglia di povertà	Percentuale sul totale delle famiglie sotto la soglia di povertà per anno (dati n. d.)
<i>Conseguenze del volume dei trasporti</i>	<i>Valori</i>
Morti e feriti provocati da incidenti stradali	In media 8 morti e 202 feriti all'anno, equivalenti rispettivamente allo 0,02% e allo 0,44% della popolazione locale nel 2001
Morti e malattie connesse con l'inquinamento prodotto dal traffico	Numero e percentuale sul totale della popolazione locale per anno (dati n. d.)

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Aumentare l'accessibilità a beni, servizi, persone e luoghi attraverso lo sviluppo di:*

- una rete di trasporti orientata alla sicurezza (es. integrazione ferrovie-strade) che tenga conto anche delle persone a rischio di esclusione sociale (es. trasporti gratuiti per anziani, minori, immigranti e famiglie povere inclusi nei piani locali dei servizi sociali)*
- un sistema ICT che permetta alla logistica di abbassare il volume del traffico e la pressione sulle comunità sociali locali fornendo servizi che raggiungano i residenti a casa (es. la rete civica per l'e-government, in grado di supportare anche l'home shopping, l'e-commerce, l'e-banking e l'e-administration)*
- azioni positive a favore dell'inserimento delle donne nel mercato del lavoro, nel campo dell'istruzione e nei processi decisionali (es. pianificazione, gestione e implementazione delle strategie di politica locale con particolare attenzione agli impatti logistici)*

## O5 – Equità inter-locale (fra territori)

### Analisi SDL / SWOT

Punti di forza		3	Punti deboli		3
Iniziative locali con effetti positivi sulle comunità della Valle (es. Life; conservazione della biodiversità; gestione e trasporto dei rifiuti; area di esondazione; nuovo progetto stradale)	4	3	Trasporto dei rifiuti all'esterno della Valle	3	3
Rischi		3	Opportunità		3
Probabile aumento dell'importazione di energia dall'esterno della Valle mediante una nuova linea elettrica	4	3	Probabile aumento nel coordinamento delle strategie (es. rete civica per l'e-government a livello delle amministrazioni locali; piani regolatori locali; nuova linea elettrica)	4	3

### Principali indicatori

<i>Coesione economica e sociale</i>	<i>Valori</i>
GDP per abitante (Euro)	Casentino: 20.100 Euro attuali nel 2001 (= 16.960 Euro lire del 1995) Toscana: 23.236 Euro attuali nel 2001 (= 19.606 Euro lire del 1995) EU - 15: 22.982 Euro attuali per abitante nel 2000
Immigrazione	6% di immigranti sul totale della popolazione locale nel 2001
Reti basate su Internet fra il territorio in oggetto e altre comunità locali	1 portale regionale basato su Internet, informazioni su tutti i contesti sub-regionali, su politiche regionali e locali, fatti e cifre

### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Sviluppare servizi che siano accessibili alle aree depresse mediante:*

- *una e-logistica integrata ed un sistema di trasporto intermodale (es. ferrovie metropolitane collegate a strade interne) basato sulla piena utilizzazione dei potenziali di coordinamento (es. reti locali e regionali di e-government, pianificazione territoriale, gestione dei rifiuti, conservazione della bio-diversità, area di esondazione)*

## O6 – Equità inter-temporale (fra generazioni)

### Analisi SDL / SWOT

Punti di forza		3	Punti deboli		3
Investimenti in conservazione delle risorse (es. Life - biodiversità; Parco Nazionale ; riduzione del consumo di combustibili fossili; applicazione di tecniche tradizionali nella produzione laniera; riciclaggio dei rifiuti al 35% e riduzione delle dimensioni delle discariche; nuovo gasdotto)	5	3	Mancanza di un esame strategico integrato dei numerosi piani e progetti sociali ed economici rivolti all'ambiente, anche da un punto di vista logistico	3	3
Attenzione alle future generazioni (es. coinvolgimento degli alunni delle scuole nella pianificazione territoriale)	3	2			
Rischi		4	Opportunità		2
Probabile aumento del consumo energetico, della produzione di rifiuti e del traffico privato (es. nuovo progetto stradale, nuova linea elettrica ad alta tensione)	4	4	Probabile aumento dell'informazione sui futuri impatti degli attuali programmi, piani e progetti utilizzando anche la rete civica locale di e-government	3	2

### Principali indicatori

Coesione sociale	Valori
Frazione di popolazione con età sotto i 15 e sopra i 65 anni	12,4% sotto i 15 anni e 22,4% sopra i 65 anni sul totale della popolazione locale nel 2001
Tasso di dipendenza per anno	53,39% (percentuale di persone sotto i 15 e sopra i 65 anni rispetto alla popolazione nella gamma di età da 15 a 65 anni) nel 2001
Alunni figli di immigranti nelle scuole elementari	353 figli di immigranti nelle scuole elementari, pari al 12% degli alunni autoctoni (2.838) nel 2001. 129 figli di immigranti nella scuola media inferiore, pari all'11% degli alunni autoctoni (1.150) nel 2001
Conseguenze dello sviluppo	Valori
Debito pubblico per abitante	647 Euro attuali per abitante nel 2002 (total 29.724.000)
Accertamenti strategici dell'impatto ambientale	Numero di accertamenti portati a termine nel territorio in oggetto per anno (dati n.d.)

### Principali ipotesi di opzioni alternative

Valutare gli impatti logistici dello sviluppo economico durante i prossimi 15 anni, tenendo conto di:

- *cambiamenti demografici (es. un'alto tasso di dipendenza causato dal progressivo invecchiamento della popolazione, che rivela una differenza di 10 punti percentuali fra vecchie e nuove generazioni), cambiamenti culturali ed educativi (es. probabile ulteriore aumento della frazione di immigranti nella nuova generazione), disponibilità di risorse pubbliche (es. debito pubblico per abitante), disponibilità di risorse ambientali (es. biodiversità ed energia)*
- *richiesta di nuovi servizi (es. aumento del numero degli anziani, diminuzione delle dimensioni delle famiglie)*
- *nuovi modelli di consumo, nuove tecnologie di produzione e metodi per combattere il deterioramento e l'esaurimento delle risorse*
- *nuovi metodi di fornitura di servizi (es. e-commerce)*

## O7 – Diversità

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>		<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>		<b>3</b>
Diversità ambientale (es. Parco Nazionale e progetto Life, biodiversità e conservazione delle risorse)	5	4	Stima insufficiente dell'impatto della produzione industriale sulla diversità culturale locale e sulla bio-diversità	4	2
Diversità economica (es. piani regolatori municipali; reintroduzione di conoscenze e abilità tradizionali nella produzione laniera)	4	3	Scarsa attenzione alle diversità culturali (es. immigranti non ancora ben integrati)	4	2
Diversità culturale (es. eco-museo; rete civica municipale; restauro dei centri storici)	4	2			
<b>Rischi</b>		<b>2</b>	<b>Opportunità</b>		<b>3</b>
Probabile riduzione dell'elasticità del sistema economico (es. prodotti e negozi locali soppiantati dai grandi centri commerciali)	4	3	Probabile diversificazione delle attività economiche e culturali (es. piani regolatori e piani di sviluppo municipali; aumentata presenza degli immigranti come risorsa locale)	4	2
Probabile limitata differenziazione delle strutture di accesso ai servizi dalle aree rurali (es. limiti di natura tecnologica ed informatica della rete civica municipale)	3	1	Probabile disseminazione della diversità culturale (es. attenzione alla cultura locale rurale/montana promossa dalla rete civica municipale)	3	1

### Principali indicatori

<i>Diversità sociale</i>	<i>Valori</i>
Immigrazione per origine	60% di immigranti dall'Europa dell'Est, 15% dall'Asia e 10% dall'Africa sul totale degli immigranti nel 2001
<i>Diversità ambientale</i>	<i>Valori</i>
Biodiversità	4 programmi e piani nel 2002 (abitat degli anfibi, pascoli, Life, piante rare)
<i>Diversità economica</i>	<i>Valori</i>
Aziende con certificazione di origine locale	39 aziende certificate nel 2002

### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Fornire servizi logistici con particolare attenzione a:*

- *diversificazione economica ed occupazionale (es. servizi per le piccole aziende, prodotti locali)*
- *diversità socio-culturale (es. servizi per le aree rurali, le comunità locali, l'inserimento degli immigranti)*
- *risorse naturali (es. servizi per la diffusione della biodiversità)*
- *responsabilità sociale e ambientale delle aziende (es. servizi per supportare la certificazione di qualità mediante la razionalizzazione dei flussi di approvvigionamento e fornitura)*

## O8 – Sussidiarietà

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>		<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>		<b>3</b>
Decisioni in cooperazione fra diverse componenti della società civile (es. cittadini ed organizzazioni non governative in ambito di pianificazione del territorio municipale; pianificazione locale dei servizi sociali e sanitari), i settori pubblico e privato (es. società mista per la ferrovia con il coinvolgimento di grandi imprese; progetti Leader e Life), le autorità regionali e nazionali (es. gestione dei rifiuti; area di esondazione), gli enti locali (es. rete civica municipale per l'e-government)	5	4	Debole disseminazione dei nuovi metodi di governance in tutti i settori decisionali (es. limitata conoscenza del valore trasversale di procedure sperimentate a livello di piani locali per la fornitura di servizi sociali)	3	3
<b>Rischi</b>		<b>3</b>	<b>Opportunità</b>		<b>4</b>
Burocrazizzazione della pubblica amministrazione e limitata autonomia degli enti locali a causa di ristrettezze finanziarie (legge finanziaria nazionale)	4	3	Ulteriore sviluppo di una gestione delle risorse coordinata fra i settori pubblico, privato e sociale (es. piani territoriali e per il trasporto)	4	4

### Indicatori principali

<i>Sussidiarietà istituzionale</i>	<i>Valori</i>
Autonomia di bilancio e responsabilità degli enti locali	13.704.268 Euro attuali nel 2002, pari al 41% del totale delle entrate delle municipalità
<i>Sussidiarietà del flusso dei trasporti</i>	<i>Valori</i>
Frazione media di passeggeri nel trasporto interno, verso l'esterno e in transito	Percentuale sul totale P-km per anno (dati non ancora disponibili)
Frazione media del trasporto merci interno, verso l'esterno e in transito	Transito quasi 0% Tkm Forniture: Tkm interno per merci prodotte all'interno 3% Forniture: Tkm interno per merci prodotte all'esterno 32% Distribuzione: Tkm per merci prodotte all'interno e consegnate all'interno 1% Distribuzione: Tkm per merci prodotte all'interno e consegnate all'esterno 64% Tkm effettuati all'interno del Casentino: 25% dei Tkm totali per le forniture e 20% dei Tkm totali per la distribuzione Tkm effettuati fuori del Casentino: 75% dei Tkm totali per le forniture e 80% dei Tkm totali per la distribuzione

### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Responsabilizzare gli stakeholders locali (amministrazioni, aziende, società civile e cittadini) nel processo decisionale in campo logistico (es. pianificazione coordinata) attraverso la creazione di:*

- una linea di bilancio specifica per lo sviluppo logistico (es. integrazione di risorse finanziarie pubbliche e private)
- un sistema di monitoraggio permanente dei flussi locali, esterni e in transito di passeggeri e merci

## O9 – Networking e partnership

### Analisi SDL / SWOT analysis

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Numerosi tipi di rete (es. gestione dei rifiuti; dati e informazioni sull'ambiente locale; iniziative culturali, educative e di addestramento; prodotti e servizi locali; rete civica per l'e-government)	4	4	3
Numerosi tipi di associazione (es. progetto Leader; Parco Nazionale; piani regolatori; progetto ferroviario) coinvolgenti il settore privato (es. grandi aziende, istituti di credito), quello pubblico (es. scuole, enti locali, la comunità Montana) e gruppi di interesse socio-economico (es. associazioni per il commercio)	4	4	
<b>Rischi</b>	<b>03</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Rischio di limitare la rappresentanza di interessi locali, in particolare quelli delle persone più deboli (es. famiglie indigenti, immigranti, donne) e dei problemi meno visibili (es. organizzazioni non governative per l'ambiente)	3	3	3

### Indicatori principali

Numero totale delle imprese (unità locali) in tutti i settori dell'economia	4.927 unità locali nel 2001
Imprese (unità locali) nei settori principali: agricoltura, industria, servizi	Nel 2001: Agricoltura 1.075 unità locali (22%) Industria 1.674 unità locali (34%) Servizi 2.178 unità locali (44%)
Associazioni d'impresa	8 nel 2001 (3 nel commercio, 2 nell'artigianato, 3 nel settore agricolo) 1 associazione industriale opera a livello provinciale (inclusa la vallata del Casentino)
Imprese (unità locali) in tutti i servizi di trasporto	182 unità locali (4% di tutti i settori dell'economia) nel 2001
Imprese (unità locali) per tipo di trasporto: su strada, ferrovia, vie d'acqua, aria	(dati n. d.), prevalentemente trasporti su strada e ferrovia
Aziende (unità locali) nelle attività di supporto ed ausilio del trasporto (es. agenzie di viaggio)	16 unità locali (3% di tutti i settori dell'economia) nel 2001
Consorzi fra operatori logistici	1 fra il settore pubblico (Comunità Montana), il settore privato (4 aziende), il settore del credito (2 banche) e la Camera di Commercio. Scopo: la gestione coordinata del sistema locale di trasporto

## Principali ipotesi di opzioni alternative

Allargare la portata e le dimensioni delle attuali reti per pianificare i flussi logistici attraverso:

- l'analisi dei diversi interessi e la creazione di una mappa che copra tutti i potenziali stakeholders logistici locali (es. produttori, fornitori, consumatori, comunità locali) considerando una prospettiva di lungo respiro
- la creazione di tavole rotonde locali e/o convegni in connessione con altri argomenti ed iniziative di rilievo (es. Local Agenda 21)

## O10 – Partecipazione

### Analisi SDL / SWOT

Punti di forza	4	4	Punti deboli	5	5
Svariate iniziative per disseminare informazioni al pubblico (es. gestione dei rifiuti; progetti Life e Leader; rete civica locale per l'e-government; diffusione di Internet nelle scuole e nella pubblica amministrazione)	4	4	Mancanza di informazioni sulla logistica e i problemi connessi (ambientali, sociali ed economici)	5	5
Svariate iniziative per promuovere la partecipazione del pubblico (es. procedure relative al piano locale dei servizi sociali; questionario per consultazione sul progetto stradale; consultazione e dibattito aperto, con il coinvolgimento degli studenti, sui piani regolatori municipali integrati)	4	4			
Rischi	3	3	Opportunità	3	2
Rischio di fornire informazioni vaghe, scarsa attenzione a problemi rilevanti (es. l'ambiente) e procedure formali di partecipazione senza un efficace impatto sul processo decisionale da parte delle categorie sociali meno favorite	3	3	Probabile utilizzazione della rete civica locale come strumento per la partecipazione dei cittadini al processo decisionale (es. gruppi di discussione, comunità Internet)	3	1

### Indicatori principali

Campagne di sensibilizzazione del pubblico ai problemi dell'ambiente	2 nel 2001 ("green-day" e "clean the world")
Campagne di sensibilizzazione del pubblico ai problemi dei trasporti e della logistica	0
Associazioni non-profit (volontariato) interessate a problemi sociali, culturali e ambientali	281 nel 2001 in tutti i campi di interesse (sociali, culturali e ambientali)

## Principali ipotesi di opzioni alternative

Creare metodi e procedure che migliorino il livello di informazione e partecipazione degli stakeholders locali (incluse le categorie meno favorite, come le donne, gli anziani, i disabili, gli immigranti, i minori) nel processo decisionale sulla logistica e i piani regolatori, utilizzando le esperienze ottenute in altri settori (es. piani locali per i servizi sociali) e coinvolgendo il sistema educativo sin dalle elementari.

## 3.2. Potenziale Sociale

### P1 – Percezione di una varietà soluzioni per lo sviluppo

#### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>4</b>
Presenza di principi collegati con il concetto di sviluppo sostenibile in una serie di piani e progetti (es. progetti Leader e Life, piani regolatori municipali)	4	Mancanza di metodi e strategie ben strutturati per lo sviluppo sostenibile in tutti i campi di attività, così come in progetti specifici (es. progetti per la nuova strada e la nuova ferrovia)	4
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Probabile basso grado di coerenza nel trasferire ed implementare i principi dello sviluppo sostenibile in altri piani (es. trasporto su strada e su rotaia; centro commerciale)	4	Probabile volontà e capacità di integrazione fra la rete civica di e-government, i progetti per la nuova strada e la nuova ferrovia e i piani regolatori municipali	3

#### Principali indicatori

Workshops e seminari focalizzati sullo sviluppo sostenibile	0
Pubblicazioni e informazioni al pubblico sullo sviluppo sostenibile e le relative innovazioni	1 sito web per l'e-learning sulle Attività Sostenibili inserito nel portale della Provincia nel 2003

#### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Integrare programmi, piani, progetti e conoscenze create da risorse umane endogene e orientarli verso lo sviluppo sostenibile al fine di migliorare il sistema logistico locale.*

### P2 – Creatività e innovazione imprenditoriale

#### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>4</b>
Innovazione (es. tecniche per il paesaggio e bioingegneria) nei piani locali (es. nuova strada) e nelle attività industriali (es. produzione laniera, agricoltura biologica)	3	Mancanza di una disseminazione integrata e di un trasferimento di metodiche innovative per sviluppare la responsabilizzazione sociale ed ambientale delle aziende	4
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Probabile ridotto sostegno finanziario alla ricerca di metodi innovativi sostenibili mirata alle piccole aziende	4	Probabile aumento di sensibilità della comunità economica al il valore dell'ambiente e della cultura promosso dalle attuali iniziative (es. piani regolatori municipali; progetti Leader e Life)	3

## Principali indicatori

Dimensioni medie delle aziende in tutti i settori dell'economia	2,9 addetti per unità locale nel 2001
Dimensioni medie delle aziende nei principali settori dell'economia: agricoltura, industria e servizi	Nel 2001: Agricoltura: 1 addetto per unità locale Industria: 5,3 addetti per unità locale Servizi: 2 addetti per unità locale
Dimensioni medie delle aziende nei servizi di trasporto	2,5 addetti per unità locale nel 2001
Aziende certificate ISO 14001, EMAS II, Vision 2000 e SA 8000	2 ISO 14000/1 (produzione di legno e inchiostri), 1 Eco-Label (produzione di calzature), 4 marchi di produzione biologica nel 2003

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Disseminare i concetti di responsabilità sociale ed ambientale (CSR) mediante supporto finanziario e assistenza tecnica (es. certificazione di qualità), in particolare a favore delle piccole aziende esistenti, e della creazione di imprese.*

## P3 – Capacità di gestire la complessità e di anticipare i cambiamenti

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>5</b>
Trasmissione della conoscenza degli obiettivi conseguiti e delle lezioni apprese da progetti pilota (es. progetti Leader e Life) ad altre iniziative (es. piano di sviluppo della Comunità Montana)	3	Mancanza di integrazione fra numerose iniziative per l'identificazione di obiettivi comuni di sviluppo sostenibile	5
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>5</b>
Probabile permanenza di interessi e punti di vista settoriali	4	Probabili rinnovati sforzi per l'integrazione di programmi e piani (es. Local Agenda 21)	5

## Principali indicatori

Programmi orientati allo sviluppo sostenibile	5 nel 2003: 1 Piano di sviluppo della Comunità Montana e 2 Piani per i rifiuti (pronti); 1 piano Local Agenda 21 e un piano per l'energia eolica (in corso di elaborazione)
Corsi di addestramento basati sulle tematiche dello sviluppo sostenibile	0 nel 2002

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Integrare le problematiche dell'accessibilità sostenibile locale nell'elaborazione della Local Agenda 21 della valle e sostenere la loro implementazione mediante corsi di addestramento e ricerche connesse.*

## P4 – Arricchimento della cultura locale per creare un ambiente coeso multiculturale

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>4</b>
Piani regolatori municipali mirati alle problematiche sociali relative agli immigranti	3	Approcci multi-culturali ed inter-disciplinari ancora limitati nelle scuole e nelle iniziative di addestramento	4
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Contributo degli immigranti considerato per lo più sotto forma di forza lavoro	4	Probabili futuri cambiamenti demografici con un aumento della popolazione di immigrati	3

### Principali indicatori

Programmi per l'emersione del lavoro nero	2 nel 2003 (1 derivato da un piano nazionale, l'altro basato su un accordo locale fra le parti sociali)
Progetti di integrazione multi-culturale e per l'inserimento sociale ed occupazionale	5 di integrazione multi-culturale 1 piano locale per l'inserimento sociale (riguardante tutte le municipalità)

### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Aumentare il numero e la qualità dei programmi e dei progetti rivolti all'integrazione tra differenti conoscenze e culture tenendo conto dei futuri impatti sulle dinamiche logistiche.*

## P5 – Scoperta e valorizzazione delle specificità e delle conoscenze locali

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Una serie di iniziative sulla valorizzazione delle culture locali, dei prodotti, delle arti e dell'artigianato, del paesaggio, delle caratteristiche ambientali, della biodiversità (es. progetti Leader and Life; progetto della nuova strada; piani regolatori locali; Parco Nazionale)	4	Mancanza di una valutazione approfondita dei piani locali sulle identità ambientali, economiche e socio-culturali (es. piani per la nuova strada e spartiacque)	3
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Probabili effetti negativi dei piani locali sul tessuto economico e sociale, così come su caratteristiche archeologiche e idrologiche specifiche del territorio (es. centro commerciale, progetti per la nuova strada e per la nuova ferrovia)	4	Probabile aumento della sensibilità ad aspetti specifici del territorio (es. conservazione di particolari biotipi, valorizzazione del paesaggio nel nuovo progetto stradale)	3

### Principali indicatori

Aziende endogene	Percentuale del numero totale delle aziende per anno (non ancora disponibile)
Progetti sulla diversificazione economica, ambientale e socio-culturale locale	Numero e principali contenuti per anno (non ancora disponibile)

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Aumentare la conoscenza delle locali caratteristiche economiche, socio-culturali ed ambientali al fine di utilizzare la diversificazione come fattore guida per l'innovazione ed il rinnovamento dello sviluppo e dell'occupazione, considerando misure accompagnatorie connesse con la struttura logistica.*

## P6 – Abilità di raggiungere livelli ottimali di realizzazione e soddisfazione

### Analisi SDL / SWOT analysis

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>5</b>
Attenzione all'aumento della qualità territoriale e aziendale (es. nuovo progetto ferroviario, alcune aziende locali, piani regolatori locali)	4	Limitato numero di iniziative per integrare costi sociali ed ambientali nei piani di sviluppo industriale e territoriale	5
<b>Rischi</b>	<b>3</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Probabili conflitti fra interessi economici, sociali ed ambientali	3	Supporto alle iniziative locali per la qualità sociale ed ambientale da parte del programma operativo regionale sull'Obiettivo2 (fondi strutturali EU)	4

### Principali indicatori

Corsi di addestramento e corsi universitari sulla contabilità ambientale e sociale	3 corsi di addestramento nel 2002 dedicati alla qualità aziendale, il turismo, l'agro-turismo e lo sviluppo locale
--	--

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Fornire obiettivi quantitativi a lungo termine che sostengano gli obiettivi qualitativi e le indicazioni fornite da numerosi piani locali, insieme con sistemi e metodi adeguati di contabilità sociale ed ambientale.*

## P7 – Distribuzione frattale delle responsabilità e delle competenze

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>5</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Strategia istituzionale mirata ad integrare le strutture amministrativa e manageriale degli enti locali (es. piano di sviluppo sociale ed economico definito dalla Comunità Montana)	5	Trasferimento ancora limitato di metodi per la gestione integrata in tutti i campi della politica locale (es. buone pratiche nei piani: sociali, dei servizi, regolatori, ferroviari, stradali, per i rifiuti, per le risorse idriche)	3
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>5</b>
Limitazioni alla disponibilità locale delle risorse finanziarie a causa dei piani economici nazionali	4	Probabile aumento del grado di collaborazione fra esperti, attori (pubblici e privati) e diversi livelli di responsabilità (locali e regionali) anche grazie alla rete locale di e-government (rete civica)	5

## Principali indicatori

Competenze e responsabilità assegnate ad enti locali	Le Municipalità hanno piena responsabilità in tutti i campi gestionali riguardanti i loro territori in accordo con le recenti riforme nazionali e regionali (solo la difesa, la polizia, la giustizia e la politica estera sono escluse)
Nuovi metodi di governance applicati alla realizzazione di piani e progetti	Nuovi metodi sono stati posti in atto nel piano locale per i servizi sociali, in accordo con il piano coordinato regionale del 2003

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Elaborare una Carta dei fondamentali principi di orientamento e procedure (es. un manuale di auto-addestramento) al fine di implementare la strategia istituzionale per una gestione integrata dei piani locali.*

## P8 – Struttura agevolante per l'autonomia e la collaborazione nel processo decisionale

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>2</b>
Esperienze dei cittadini e coinvolgimento della società civile nel processo decisionale (es. progetti Leader e Life, gestione dei rifiuti, rete municipale per l'e-government, reti fra scuole)	3	Mancanza di metodi strutturati ed armonizzati per agevolare il coinvolgimento dei cittadini e della società civile nel processo decisionale	2
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
La perdurante assenza di una riforma nazionale per il federalismo fiscale con un ruolo bilanciato tra dimensioni territoriali e livelli di responsabilità	4	Utilizzazione di criteri determinati spontaneamente per la disseminazione delle regole di partecipazione nel processo decisionale relativo a tutti i principali campi di gestione	3

## Principali indicatori

Libertà di scelta assegnata alle autorità locali nel bilancio pubblico	1.826.362 Euro attuali nel 2002, pari al 20% del trasferimento totale da Stato, Regione e Provincia alla Comunità Montana
--	---

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Fornire criteri chiari sull'analisi degli stakeholders (cittadini, società civile e amministrazioni) e sul loro coinvolgimento nel processo decisionale pubblico in rapporto con specifiche problematiche, procedure e servizi, come pure stimolare l'adozione di metodi analoghi nelle strategie aziendali su base volontaria.*

## P9 – Ricorso primario alle risorse endogene senza compromettere quelle esterne

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Riconoscimento della qualità dei prodotti locali e del valore delle conoscenze locali insieme con il ruolo sinergico del finanziamento locale pubblico e privato in una lunga serie di piani ed iniziative	4	Mancanza di un'analisi approfondita degli impatti delle iniziative locali sulle comunità esterne (es. trattamento dei rifiuti eseguito al di fuori della valle)	3
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Concorrenza di grandi aziende verso le aziende locali	4	Probabile aumento del grado di collaborazione fra aziende locali, enti pubblici e comunità, stimolato da finanziamenti provinciali, regionali e della Comunità Europea	4

### Principali indicatori

Piani di marketing territoriali congiunti	4 nel 2003: 1 progetto Leader Plus, 1 piano integrato di sviluppo locale (PISL); 1 piano di promozione turistica del territorio; 1 piano locale di incentivazione aziendale
Conferenze con altre comunità locali dell'UE	1 nel 2003 riguardante le Mini Olimpiadi (per bambini)

### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Sviluppare metodi di finanziamento dei progetti basati su protocolli chiari e accordi che rispettino l'autonomia locale nel processo decisionale.*

## P10 – Sistema di valori condiviso che tenga conto delle interdipendenze ambientali, socio-culturali ed economiche

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Coinvolgimento di una vasta gamma di stakeholders e diffusione di metodi e lezioni derivate da numerosi progetti (es. Life, Leader, gestione rifiuti, rete civica municipale per l'e-government)	4	Sensibilità delle aziende locali sull'importanza dell'integrazione ambientale, sociale ed economica ancora limitata	3
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Probabili conflitti di interesse fra piani di sviluppo economici, ambientali e socio-culturali e fra gli stakeholders interessati	4	Probabile aumento di interesse nella determinazione di un sistema di valori condivisi, supportato da informazioni, ricerche, nuove tecnologie, analisi di impatto e apprendimento (es. rete civica municipale per l'e-government)	3

## Principali indicatori

Stakeholders coinvolti in comitati significativi, seminari, gruppi interdisciplinari collegati con iniziative e progetti di sviluppo locale	56 gruppi di diversi stakeholders locali coinvolti nei piani per lo sviluppo economico e sociale gestiti dalla Comunità Montana nel 2003 ed in precedenza
---	---

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Investire nell'analisi d'impatto, nei sistemi di monitoraggio e valutazione, nella ricerca, nell'apprendimento ed addestramento, così come in un sistema integrato di informazione al pubblico, allargando le finalità dell'esistente rete civica per l'e-government e focalizzando i suoi scopi sui problemi dello sviluppo sostenibile.*

## P11 – Coesione sociale

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Vasta e densa rete di mutuo supporto (es. NGO, economia sociale) anche con il coinvolgimento della grande industria locale	4	Una certa mancanza di integrazione fra problematiche ambientali e sociali (es. piano locale per l'inclusione sociale)	3
<b>Rischi</b>	<b>2</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Alcune attitudini negative nei confronti delle culture e dei gruppi sociali diversi (es. gli immigranti)	2	Probabile aumento delle fiducia reciproca e dell'inclusione sociale coadiuvato da piani e leggi regionali e provinciali	3

## Principali indicatori

Piani locali per l'integrazione (alloggi, trasporto sociale, cura dei bambini, degli immigranti, degli anziani ecc.)	Un Piano di Azione Locale per i servizi sociali con una spesa pubblica media di 131 Euro per abitante nel 2002 (6 milioni di Euro attuali in totale); minori, famiglie, anziani, disabili e giovani sono i principali obiettivi
--	---

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Utilizzare la coesione sociale come motore principale per rinnovare la struttura logistica in direzione di uno sviluppo sostenibile.*

## P12 – Opportunità e spazio per eque interazioni

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Una lunga serie di iniziative locali per promuovere le pari opportunità fra donne e uomini	4	Mancanza di supporto dai recenti atti e piani nazionali	3
<b>Rischi</b>	<b>2</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Una certa attitudine contro i problemi dell'immigrazione, supportata dai recenti orientamenti politici nazionali	2	Probabile aumento delle iniziative riguardanti il commercio equo e solidale con altre lontane comunità locali	3

## Principali indicatori

Centri per le pari opportunità (es. donne e uomini) e per i diritti civili	1 Centro Provinciale per le Pari Opportunità (donne e uomini) ancora attivo (2003) a livello locale
Partecipazione di gruppi di immigranti al processo decisionale nelle amministrazioni locali	Nessuna iniziativa in atto in alcuna municipalità in termini di regolamenti statutari o risoluzioni

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Sostenere eque interazioni anche nel commercio attraverso iniziative specifiche concernenti i supporti logistici con diverse comunità di immigranti e diversi paesi.*

## P13 – Capacità di creare visioni condivise di sviluppo locale

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Disseminazione in tutto il territorio di obiettivi, problematiche, risultati, attività culturali riferite ad ambiente, biodiversità e cultura locale (es. progetti Leader e Life; piani per la gestione dei rifiuti)	4	Mancanza di una percezione diffusa dei seri problemi determinati dall'attuale tessuto economico e dal comportamento della gente nei riguardi delle risorse ambientali disponibili	3
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>3</b>
Probabili conflitti di interessi fra gli stakeholders locali, in particolare per quanto riguarda i problemi economici e dell'ambiente	4	Probabile crescita della sensibilità ambientale, promossa dalle autorità a livello regionale, provinciale e locale	3

## Principali indicatori

Patti per lo Sviluppo del Territorio e Local Agenda 21	1 patto territoriale relativo all'area dell'Appennino Centrale (ancora attivo) e un'iniziativa Local Agenda 21 (in corso di elaborazione) nel 2003
--	--

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Rivedere i precedenti patti di sviluppo territoriale e accordi per lo sviluppo locale al fine di incorporare ed armonizzare obiettivi e misure per la sostenibilità, incluse le problematiche logistiche.*

## P14 – Integrazione di abilità nei campi sociale e tecnico per generare processi innovativi

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>4</b>
Coinvolgimento di diverse discipline, diverse conoscenze ed istituzioni in progetti innovativi (es. università, amministratori ed attori locali nel progetto Leader; aspetti ambientali nel nuovo progetto stradale; corsi di addestramento ed inserimento di operatori logistici esterni nelle aziende locali; gruppo di coordinamento tecnico ed informatico nella rete locale per l'e-government)	3	Mancanza di un chiaro orientamento verso lo sviluppo sostenibile nei corsi di addestramento	4
<b>Rischi</b>	<b>2</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Probabile limitazione al gruppo degli esperti del possesso delle conoscenze necessarie per lo sviluppo sostenibile	2	Probabile promozione di conoscenze integrate e di corsi di addestramento come base per lo sviluppo di Local Agenda 21 nella valle	4

### Principali indicatori

Corsi di addestramento professionale che integrano abilità in campo sociale e tecnico	9 nel 2002
Corsi di addestramento professionale sulla logistica ed i trasporti	2 nel 2002 dedicati ai trasporti

### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Organizzare una serie di corsi sperimentali sullo sviluppo sostenibile allo scopo di promuovere l'integrazione fra conoscenze e abilità che è richiesta da Local Agenda 21 e dai problemi logistici.*

## P15 – Accesso all'informazione e al dialogo

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>5</b>
Conferenze stampa, riunioni di consultazione, dibattiti pubblici e diffusione di informazioni sperimentati da numerose iniziative (es. rete civica municipale, gestione dei rifiuti, progetti Life e Leader )	4	Mancanza di un sistema integrato per il monitoraggio e l'informazione relativi alle problematiche dello sviluppo sostenibile	5
<b>Rischi</b>	<b>3</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Probabile limitazione della comprensione pubblica dei problemi dello sviluppo sostenibile a causa dell'utilizzazione di un linguaggio difficile e complesso	3	Probabile capacità di replicare ed allargare i confini e le finalità dei sistemi di monitoraggio creati da progetti specifici (es. Leader; centro di osservazione della Natura)	4

### Principali indicatori

Reti interattive di comunicazione con i cittadini es. (e-government)	1 portale basato su Internet gestito dalla Comunità Montana per l'e-government coinvolgente tutte le municipalità, i cittadini, le aziende e la società civile nel 2003 (miglioramenti del sistema attivati da alcuni anni)
--	---

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Creare un centro di comunicazione sui problemi relativi allo sviluppo sostenibile, utilizzando l'attuale portale per l'e-government gestito dalla Comunità Montana.*

## P16 - Esistenza di animatori e facilitatori di interazioni multiple

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>5</b>
Conoscenze e abilità per la promozione dello sviluppo locale come risultato di progetti specifici (es. Leader e Life)	3	Mancanza di facilitatori ed animatori con le abilità necessarie per implementare piani di sviluppo sostenibile	5
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Probabile sottostima del ruolo di facilitatori ed animatori e dei loro requisiti professionali	4	Probabile creazione di gruppi di facilitatori ed animatori determinata dall'implementazione della futura Local Agenda 21	4

### Principali indicatori

Agenzie per lo sviluppo locale	3 nel 2003 (1 Leader Plus LAG, 1 consorzio per lo sviluppo locale, 1 Ente di intermediazione locale)
--------------------------------	--

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Creare un gruppo di agenti locali per lo sviluppo sostenibile capaci di affrontare anche i problemi logistici.*

## 3. 3. Dinamica

### D1 – Miglioramento della comprensione dei problemi

#### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>4</b>
Alcuni esempi di monitoraggio, valutazione, ricerca e dibattito (es. progresso nel progetto Life Nature; nuovo progetto stradale con soluzioni innovative per l'ambiente; nuovo progetto ferroviario sull'incremento del trasporto merci su rotaia in collaborazione con aziende locali; gestione dei rifiuti con diffusione di informazioni su soluzioni alternative; rete civica informatica municipale con la creazione di gruppi di discussione)	3	Mancanza di nuovi principi e criteri per l'utilizzazione delle risorse disponibili (es. riduzione della produzione di rifiuti; combinazione di impatti positivi dei progetti stradale e ferroviario sul tessuto ambientale, economico e socio-culturale)	4
<b>Rischi</b>	<b>3</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Rischio di riduzione dell'attenzione, specialmente ai problemi ambientali, a causa della scarsa coerenza di leggi, criteri e politiche nazionali	3	Probabile aumento del grado di collaborazione ed interazione fra stakeholders locali ed enti inter-locali in conseguenza delle dimensioni multi-livello (es. provinciali e regionali) assunte da problemi specifici (es. problemi idrici, strade, ferrovie, rifiuti)	4

#### Principali indicatori

Esistenza di iniziative locali per l'innovazione e la creatività in campo logistico	Un'azienda industriale locale operante con ditte esterne nel campo delle soluzioni logistiche
---	---

#### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Promuovere una stretta collaborazione tra enti locali e regionali nel campo della ricerca e valutazione di soluzioni innovative con particolare attenzione ai problemi logistici e allo sviluppo sostenibile.*

### D2 – Apprendimento collettivo aperto

#### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>2</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>3</b>
Diffusione della conoscenza di principi relativi allo sviluppo sostenibile mediante informazioni su obiettivi, difficoltà e risultati di alcuni progetti (es. Leader, Life)	2	Ancora insufficienti attività di ricerca, educazione (es. scuole e famiglie) ed addestramento sullo sviluppo sostenibile	3
<b>Rischi</b>	<b>3</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Rischio di una conoscenza molto generica dello sviluppo sostenibile, limitata ad iniziative educative (es. alunni delle scuole) senza estenderne la portata all'intera società (aziende incluse)	3	Probabile diffusione integrata di informazioni sugli impatti ambientali dei nuovi piani (es. progetti stradale e ferroviario)	4

## Principali indicatori

Esistenza di corsi di addestramento, seminari e workshops per aumentare le conoscenze degli operatori logistici	0
---	---

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Aumentare le conoscenze, il know-how e le abilità in campo logistico mediante corsi, seminari e workshops basati sui principi dello sviluppo sostenibile.*

## D3 – Negoziazione e co-decisione

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>5</b>
Partecipazione di una grande varietà di attori, esperti ed istituzioni ad iniziative di sviluppo locale (es. area di esondazione; progetti Life e Leader; progetti stradale e ferroviario; piani regolatori locali; piano locale per i servizi sociali)	4	Scarsa focalizzazione sui percorsi dello sviluppo sostenibile nel coordinamento e nell'integrazione di numerose iniziative locali	5
<b>Rischi</b>	<b>3</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Probabili insufficienza delle politiche nazionali per uno sviluppo sostenibile con riduzione delle risorse finanziarie allocate agli enti locali	3	Probabile miglior orientamento ed integrazione di numerose iniziative mediante l'elaborazione della Local Agenda 21 della valle	4

## Principali indicatori

Esistenza di tavole rotonde, comitati congiunti e gruppi di stakeholders logistici per lo sviluppo di piani e progetti	0
--	---

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Creare una tavola rotonda sui problemi logistici, con il coinvolgimento di una grande varietà di stakeholders come sezione tematica specifica del forum della Local Agenda 21.*

## D4 - Creazione di una visione condivisa

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>5</b>
Esperienze di approccio integrato con il coinvolgimento di attori pubblici e privati (es. progetti Life e Leader ; piani per la gestione dei rifiuti; piani stradale e ferroviario; piani regolatori locali)	4	Mancanza di una visione complessiva coerente dello sviluppo sostenibile	5
<b>Rischi</b>	<b>3</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Probabili conflitti fra diversi interessi e stakeholders	3	L'elaborazione della Local Agenda 21 riguardante le comunità della valle	4

## Principali indicatori

Esistenza di piani inter-settoriali e territoriali integrati approvati con il coinvolgimento degli stakeholders logistici	0
---	---

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Creare un gruppo di professionisti locali addestrati nella metodica di agevolazione di soluzioni "win-win".*

## D5 – Orientamento ai clienti

### Analisi SDL / SWOT

<b>Punti di forza</b>	<b>4</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>4</b>
Piani e progetti motivati dalle necessità degli utenti finali (es. area di esondazione; strada e ferrovia, fornitura di energia elettrica)	4	Mancanza di un'analisi sistematica delle necessità degli utenti finali (il pubblico) nei piani di importanza cruciale (es. nuovo progetto stradale)	4
Attenzione alla gestione della qualità nei servizi e nella produzione con esempi di assistenza ai clienti dal progetto all'utilizzo del prodotto (es. piano locale per i servizi sociali, nuovo stile di lavoro di diversi enti pubblici, alcune aziende locali, Parco Nazionale)	4		
<b>Rischi</b>	<b>3</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Probabile resistenza dell'organizzazione gerarchica e stili burocratici (es. la pubblica amministrazione) o comportamenti paternalistici (es. piccole aziende)	3	Probabile aumento del ruolo di associazioni che rappresentano una vasta gamma di interessi (es. consumatori, famiglie, donne, minori, anziani, immigranti e l'ambiente)	4

## Principali indicatori

Esistenza di codici e regolamenti su trasporti e logistica, che coinvolgono gli stakeholders locali	0
---	---

## Principali ipotesi di opzioni alternative

*Includere le problematiche della gestione della qualità e i principi dello sviluppo sostenibile come contenuti specifici in tutti i corsi di addestramento e negli strumenti di e-learning.*

## D6 – Orientamento ai risultati

### SDL / SWOT analysis

<b>Punti di forza</b>	<b>3</b>	<b>Punti deboli</b>	<b>5</b>
Chiara definizione dei risultati attesi (es. area di protezione dalle alluvioni; progetto ferroviario), degli obiettivi per la qualità e l'ambiente (es. Parco Nazionale, progetto Life) e degli indicatori di efficacia (es. progetto Leader)	3	Scarsa focalizzazione sui risultati che sia chiaramente orientata allo sviluppo sostenibile e determinata mediante un'analisi approfondita degli impatti e degli esiti in campo ambientale, socio-culturale ed economico	5
<b>Rischi</b>	<b>4</b>	<b>Opportunità</b>	<b>4</b>
Probabile utilizzo burocratico di parametri ed indicatori riguardanti l'efficacia e gli esiti dei progetti	4	Probabile sviluppo di parametri (e indicatori) dell'efficacia e degli esiti dei progetti, promosso dall'Unione Europea e da requisiti regionali	4

### Principali indicatori

Esistenza di sistemi di monitoraggio, gestiti da operatori logistici, del grado di soddisfazione degli stakeholders, degli impatti sull'ambiente, sulla salute e sulla cultura sociale	0
--	---

### Principali ipotesi di opzioni alternative

*Assistere gli stakeholders logistici mediante un sistema basato sul territorio per monitorare e valutare i risultati delle loro attività, in termini di efficacia e di focalizzazione sui criteri dello sviluppo sostenibile.*