

## Accessibilità e mobilità in Piemonte



### **Accessibilità e mobilità in Piemonte: La gestione del processo di pianificazione**

documento consuntivo delle azioni e delle attività  
dell'VIII Legislatura

gennaio 2010

## A. PRINCIPI DI INDIRIZZO

I trasporti sono un' **opportunità di relazione** in grado di modificare lo spazio fisico, gli assetti territoriali, incidono sul sistema di valori, etico ed economico

**obiettivo è perseguire l'accessibilità**

La politica dei trasporti, da sempre improntata a logiche prevalentemente infrastrutturali, deve virare verso un processo di innovazione che si fondi sul principio della mobilità sostenibile

**occorre, quindi, definire un nuovo quadro interpretativo**

- ✓ attraverso la **gestione delle dualità**
- ✓ declinare insieme **accessibilità, sostenibilità e partecipazione** al fine di garantire lo sviluppo socio-economico e territoriale della regione



Torino  
gennaio 2010

## A. SCHEMA INTERPRETATIVO

### Il processo di pianificazione deve

#### ✓ gestire le dualità:

**Globale/Locale** per dare impulso alla dimensione globale dello sviluppo occorre espandere quella europea e regionale.

**Polarizzazione/Dispersione** definiscono gli assetti territoriali e trasportistici: la polarizzazione è necessaria allo sviluppo ed è accompagnata dalla diffusione (propagazione di benefici e opportunità)

Occorre governare l'effetto territoriale della diffusione: la dispersione insediativa che riduce i livelli di efficienza e di sicurezza della rete e aumenta il divario trasporto individuale-trasporto pubblico

**Cooperazione/Competizione** la competizione è uno stimolo alla crescita, la cooperazione è necessaria per competere là dove i fattori di scala rappresentano un vantaggio di competitività.

**Pubblico/Privato** rapporto che deve essere governato da criteri di separazione di ruoli e cooperazione, di sussidiarietà e partnership.

#### ✓ declinare insieme accessibilità, sostenibilità e partecipazione al fine di garantire lo sviluppo socio-economico e territoriale della regione:

**Accessibilità** se l'incremento delle relazioni è condizione di sviluppo, la pianificazione deve garantire la massima accessibilità

**Sostenibilità** mirando ad uno sviluppo qualitativo in grado di assorbire, governandoli, eventuali salti dimensionali

**Partecipazione** consente, a partire dal completamento **del federalismo**, l'acquisizione della consapevolezza del bene comune



Toino  
gennaio 2010



## B. SCHEMI STRUTTURALI E STRATEGICI

### I Corridoi Europei

**I corridoi strategici 5 e 24 collegano il Piemonte alla rete europea  
occorre**

**Sviluppare la rete strategica attraverso i progetti di territorio lungo i  
corridoi 5 e 24, ottimizzare efficienza e competitività** garantendo:

- omogeneità prestazionale delle infrastrutture
- fluidità dei transiti e loro regolazione nei nodi dal punto di vista territoriale
- la progettazione delle grandi infrastrutture collegata ai progetti di territorio superando l'approccio compensativo
- realizzare sinergie tra "reti lunghe" e "reti brevi"

**Ridefinire le reti regionali** secondo tre livelli gerarchici e funzionali:

- la rete transeuropea Ten-t
- la rete di ancoraggio regionale
- la rete di accessibilità locale

**Perseguire una mobilità sostenibile** tramite l'innovazione tecnologica, organizzativa e finanziaria.

**Fattori di rilevanza strategica territoriale:**

- ✓ governare i processi di dispersione territoriale
- ✓ considerare il sistema ambientale come parte integrante dei programmi di sviluppo



Toino  
gennaio 2010

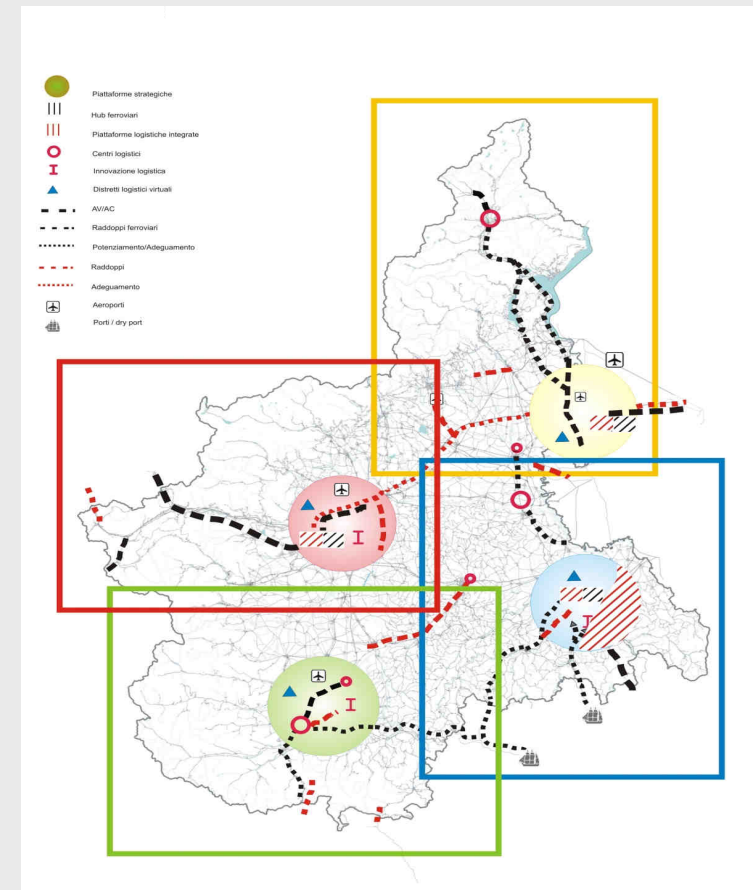
## B. SCHEMI STRUTTURALI E STRATEGICI

### I Corridoi Europei nei progetti di Territorio

La progettazione delle grandi infrastrutture è legata ai progetti di territorio superando il tradizionale approccio compensativo.

#### progetto strategico di quadrante

- per la riorganizzazione e lo sviluppo dell'area
- per l'integrazione del sistema policentrico con le reti di relazione regionale
- per sviluppare politiche mirate a specifici sub-ambiti territoriali



Torino  
gennaio 2010

## B. SCHEMI STRUTTURALI E STRATEGICI

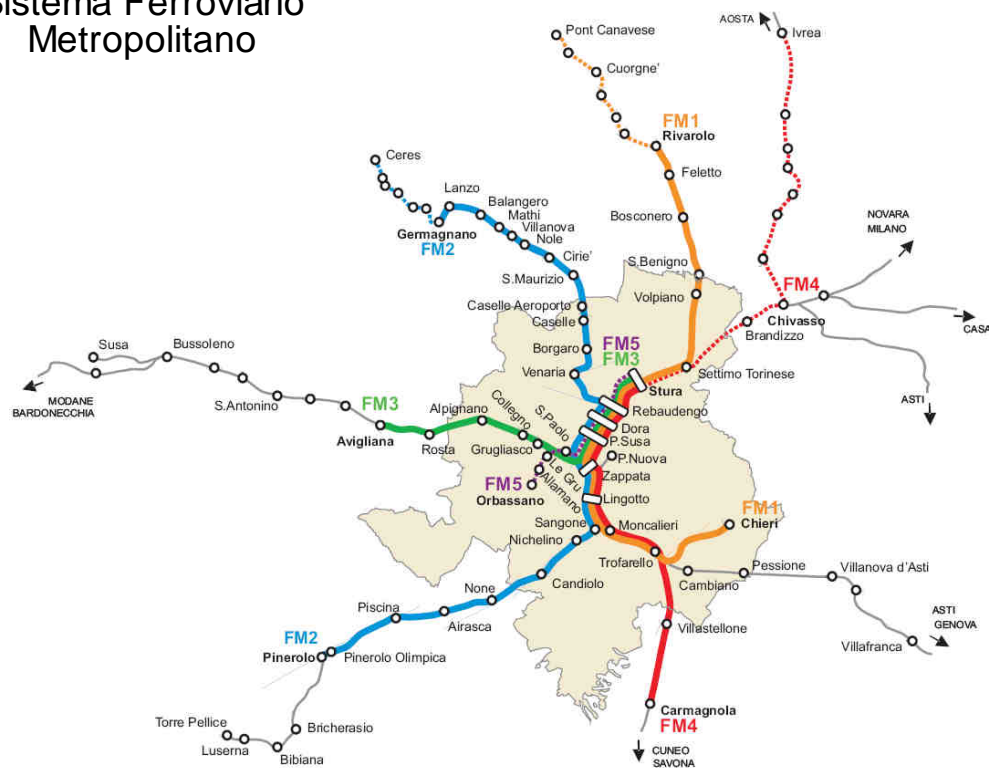
### QUADRANTE METROPOLITANO Sistema Ferroviario Metropolitano

E' necessario superare la concezione multipolare, riconoscendo la funzione di Torino in chiave metropolitana.

**Il Sistema Ferroviario Metropolitano costituisce l'ossatura del quadrante e dovrà essere assunto come riferimento per la programmazione del Trasporto Pubblico.**

- raddoppio Torino-Pinerolo
- interramento e nuova stazione a Nichelino
- ammodernamento e raddoppio Chivasso-Ivrea
- 'lunetta' di Chivasso
- interconnessione Torino-Ceres con il passante RFI

Sistema Ferroviario Metropolitano



Torino  
gennaio 2010



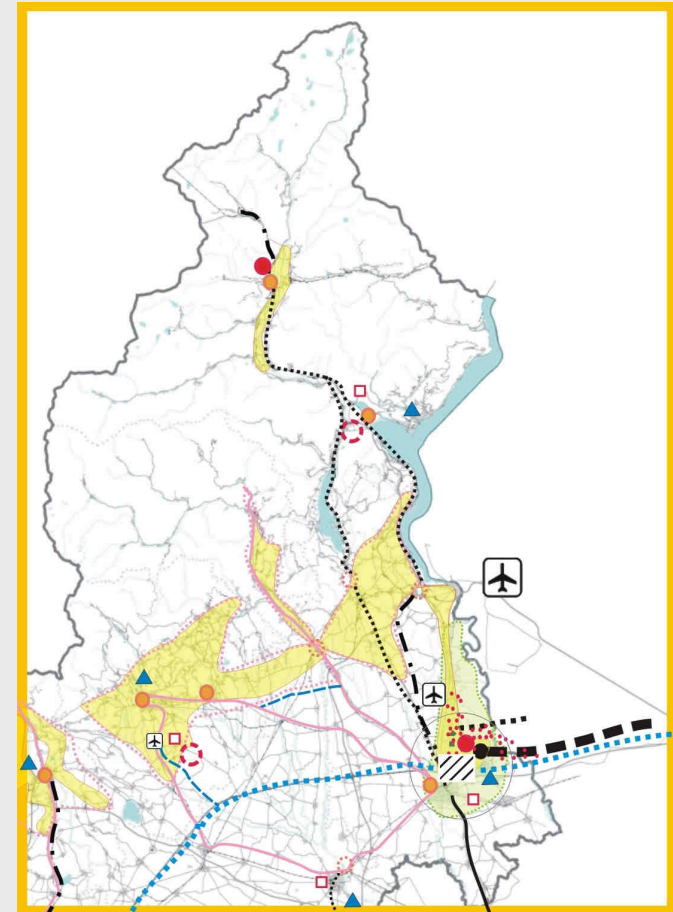
## B. SCHEMI STRUTTURALI E STRATEGICI

### QUADRANTE NORD-EST - Novara Vercelli Biella Verbania

E' il territorio a più alta accessibilità della Regione Piemonte, collocato all'incrocio dei corridoi 5 e 24 e in prossimità di Malpensa.

#### Progetti di territorio

- Piattaforma transnazionale di terziario avanzato: in relazione all'offerta ambientale e turistica di rilievo internazionale.
- Piattaforma transnazionale logistica di Novara: con funzioni trasportistiche (passeggeri e merci) e di terziario avanzato, sita a nord-est di Novara, in stretta relazione con stazione RFI e FNM (Movicentro), scalo ferroviario, nuova stazione AV-AC, CIM e aree di espansione produttiva.



Torino  
gennaio 2010









## B. SCHEMI STRUTTURALI E STRATEGICI

### Reti di Relazione Regionali

#### TRASPORTO COLLETTIVO

Oggi: sistema autoreferenziale sostenuto dal finanziamento pubblico  
perdita media di utenza attuale: 35% ogni 10 anni + crescita dei costi.

**OBIETTIVO:** invertire la tendenza migliorando i livelli di **efficacia ed efficienza**

È necessario, quindi:

- ✓ garantire prestazioni minime in aree a domanda debole,
- ✓ liberalizzare le tariffe per i servizi di qualità (interpolo e urbani, metropolitana, SFM)
- ✓ concentrare maggiori risorse dove c'è maggiore esigenza di mobilità.

Considerare le maggiori risorse investite in un più ampio concetto di bilancio globale, in relazione all'abbattimento dei costi dovuti alle emissioni delle vetture private e in termini di conseguente miglioramento ambientale (aria/rumore/salute).

#### Criteri generali:

- ✓ ri - programmazione dei servizi
- ✓ incisiva politica tariffaria e di promozione
- ✓ apertura al mercato per il loro affidamento
- ✓ potenziamento infrastrutturale e del materiale rotabile
- ✓ innovazione tecnologica



Torino  
gennaio 2010

## B. SCHEMI STRUTTURALI E STRATEGICI

### Reti di Relazione Regionali

#### TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

**OBIETTIVO:** puntare ad un nuovo ruolo logistico del Piemonte declinato in due dimensioni: locale per migliorare i fattori produttivi, e globale di cattura delle merci e delle rotte commerciali, per sviluppare le attività a valore aggiunto

#### Criteri generali:

- ✓ sviluppo della **Logistica Globale** legato ad un'offerta infrastrutturale ed organizzativa che possa competere in efficienza, costi e tempi a scala europea
- ✓ gestione della **Logistica Locale**, elemento chiave per la competitività a livello **distrettuale**.
- ✓ declinare la **Logistica Urbana** al fine di coniugare le esigenze di trasformazione e sviluppo del territorio con la salvaguardia delle migliori condizioni di qualità della vita e dell'ambiente
- ✓ maggiore interesse per la conoscenza e la gestione in sicurezza del trasporto delle **Merchi Pericolose**.



Torino  
gennaio 2010

## B. SCHEMI STRUTTURALI E STRATEGICI

### Reti di Relazione Regionali

#### INFRASTRUTTURE

#### OBIETTIVI

- ✓ **Rete Viaria e Ferroviaria:** La politica infrastrutturale dovrebbe essere improntata a garantire un'equa distribuzione di accessibilità (completamento ed adeguamento delle reti) e mobilità sostenibile sul territorio amministrato.
- ✓ **Sicurezza Stradale:** Completare i programmi avviati, sostenere la loro prosecuzione, individuare politiche per affrontare le criticità sulle quali le misure adottate sono state meno efficaci (sicurezza in ambito urbano e degli utenti deboli).
- ✓ **Banda Larga:** Creare le condizioni di uno sviluppo competitivo e diversificato del sistema ICT, promuovere e garantire l'accesso alla risorsa e predisporre l'uso per innovare e diffondere i servizi erogati.
- ✓ **Aeroporti:** Acquisire maggiore utenza, allargando l'ambito di influenza oltre il territorio regionale, e sviluppare un'offerta cargo specializzata (Levaldigi).

#### Reti di Accessibilità LOCALE (La questione urbana)

#### OBIETTIVI

- ✓ massimizzare l'accessibilità ai nodi della rete di ancoraggio regionale da parte dei tessuti insediativi delle varie attività.
- ✓ attuare una politica di mobilità sostenibile per conciliare mobilità e salute dei cittadini



Torino  
gennaio 2010

## C. ATTUAZIONE E VALUTAZIONE

### Azioni di governance

#### STRUMENTI DI ATTUAZIONE

- ✓ **L'e-democracy nella programmazione:** la partecipazione attiva dei cittadini è garanzia di trasparenza e di maggiore democrazia della programmazione
- ✓ **Federalismo fiscale:** garantire uno sviluppo armonioso del territorio richiede chiarezza sulla ripartizione di funzioni fra Stato e Regioni
- ✓ **Completamento del riordino delle competenze amministrative** la **Provincia** è l'ente di coordinamento territoriale; i **Comuni** sono il centro propulsore di sviluppo: la **Regione** deve assolvere alla competenza legislativa e di indirizzo, liberandosi di ogni competenza gestionale, porsi come riferimento e supporto agli Enti Locali investendo in un progetto strategico per la loro crescita e formazione e prevedendo la loro partecipazione al governo regionale
- ✓ **Rinforzare la programmazione provinciale e comunale,** rinnovando il sistema dei piani provinciali e comunali attraverso opportuni incentivi regionali con l'obiettivo della sostenibilità, secondo le linee guida dell'Unione europea, costruendo una strategia comune basata su azioni condivise



Torino  
gennaio 2010

## C. ATTUAZIONE E VALUTAZIONE

### Adeguamenti Normativi

#### RINNOVARE IL QUADRO NORMATIVO

##### OBIETTIVI

- ✓ definire il **quadro delle competenze** e delle **procedure** atte a garantire la partecipazione delle comunità locali
- ✓ definire il nuovo quadro degli **strumenti tecnici, amministrativi e finanziari** per lo sviluppo di una strategia comune efficace
- ✓ favorire lo sviluppo di una più efficiente **cooperazione interistituzionale** e di **partenariato** tra pubblico e privato
- ✓ sviluppare sistemi di **monitoraggio** e **valutazione** di efficacia ed efficienza delle politiche
- ✓ creare condizioni per lo sviluppo di un ambiente favorevole alla **diffusione di pratiche innovative** e di prassi amministrative tese al perseguimento dei migliori traguardi possibili

Si tratta, in particolare, di ridefinire la l.r. 1/2000 s.m.i. e aggiornare la l.r. 8/2008, e di porre maggiore attenzione agli aspetti inerenti i sistemi di relazione, nella produzione legislativa di tutte le materie (a partire da quella urbanistico-territoriale).



Torino  
gennaio 2010

## C. ATTUAZIONE E VALUTAZIONE

Strumenti di Promozione, Partecipazione, Controllo

**Nel quadro di innovazione ed apertura a nuovi scenari, caratterizzati dalla trasparenza, la Regione deve dotarsi di organi permanenti e “terzi” che garantiscano:**

- ✓ la valutazione delle politiche messe in campo
- ✓ il controllo della gestione delle infrastrutture pubbliche tale da consentire l'accesso alle reti e ai servizi degli operatori privati
- ✓ l'equità delle condizioni di accessibilità al sistema delle relazioni regionali nel loro complesso, e quindi la tutela degli utenti.



Torino  
gennaio 2010



## A. PRINCI DI INDIRIZZO E SCHEMA INTERPRETATIVO

1. Lo schema interpretativo
2. La gestione delle dualità
3. Il sistema di relazione e di valore
4. I capisaldi per una mobilità sostenibile

## B. SCHEMI STRUTTURALI E STRATEGICI

5. I corridoi Europei
6. Il loro ancoraggio nei progetti di territorio
7. Le Reti di Relazione Regionali
8. Reti di Accessibilità Locale (La questione Urbana)

## C. ATTUAZIONE E VALUTAZIONE

9. Governo e Governance
10. Aspetti Attuativi



Torino  
gennaio 2010