

Torino, 13 marzo 2017.

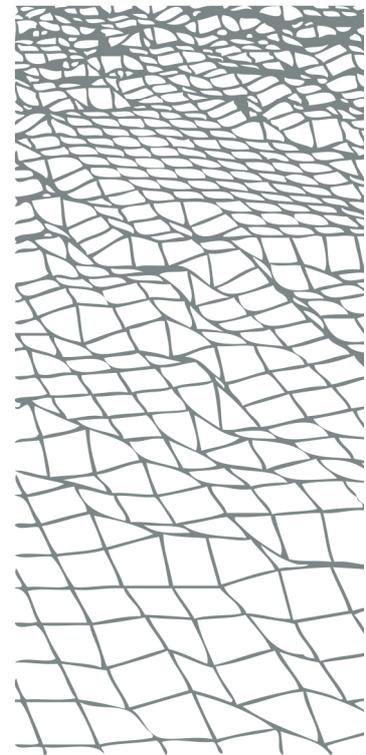
Oggetto: 2017 PRMT Piano regionale della mobilità e dei trasporti e Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica VAS adottato il 29 dicembre 2016 dalla Giunta regionale del Piemonte. Contributo dell'INU Piemonte e Valle d'Aosta¹

Il Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT 2017) è configurato come "piano settoriale" dalla l.r.1/2000:

- a) definisce la politica regionale della mobilità e dei trasporti e fornisce il contributo alla pianificazione nazionale di livello generale e alle sue articolazioni settoriali;
- b) costituisce lo strumento di indirizzo e coordinamento della pianificazione e della programmazione degli enti locali al fine di realizzare un'efficace e coerente integrazione tra iniziative e decisioni locali e regionali;
- c) delinea l'assetto delle infrastrutture e dei servizi regionali, anche sotto l'aspetto gerarchico e lo coordina con la rete delle comunicazioni internazionali, nazionali e locali

Premessa al contributo dell'INU Piemonte e Valle d'Aosta

- 1) Con DCR del 23 dicembre 2013, n. 17-6936 il Piemonte si è dotato del Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano regionale dei trasporti in conformità alla Lr 4 gennaio 2000, n. 1 "Norme in materia di trasporto pubblico locale";
- 2) Il richiamato Documento strategico di indirizzi, delineando gli orientamenti per lo sviluppo dei trasporti in un'ottica di sostenibilità in coerenza con gli indirizzi nazionali e comunitari, ha disposto che il nuovo Piano regionale dei trasporti assuma le caratteristiche di uno strumento di indirizzo strategico a lungo termine e persegua quali sue strategie, nell'ottica dello sviluppo sostenibile, la creazione di un sistema di mobilità accessibile, integrato ed intermodale attraverso l'eliminazione delle strozzature nelle principali infrastrutture di rete e



¹ A cura di Ing. Mario Villa (Direttivo INU Piemonte e Valle d'Aosta), Prof. Carlo Alberto Barbieri (Presidente INU Piemonte e Valle d'Aosta) e Giunta INU Piemonte e Valle d'Aosta.

la programmazione della mobilità e del trasporto a basso impatto ambientale e ad alta efficienza;

- 3) IL PRMT richiama inoltre Documento di Economia e Finanza 2016 del Ministero dell'Economia e Finanze.: Allegato: *Strategie per le Infrastrutture di Trasporto e Logistica. Programmazione e selezione degli interventi e delle opere.*

L'Allegato ordina i contenuti in un processo metodologico consolidato, l'analisi del sistema della mobilità e delle sue criticità strutturali e occasionali

- I modelli di Domanda per Passeggeri e merci
- i modelli di assegnazione
- i modelli per l'analisi di impatto e di prestazione e gli indicatori di prestazione
- il monitoraggio

L'Allegato riferisce il processo a tutte le scale territoriali necessarie, ma rivolge ragionamenti e cartografie a quelle nazionali e internazionali europee con indicazioni strategiche e di priorità.

- 4) Il Quadro di riferimento proposto dal PRMT è esauriente sotto il profilo normativo, oltre che articolato nella documentazione e nei riferimenti, ma piuttosto "esile" sotto il profilo e propositivo nel processo di pianificazione-programmazione nazionale e poco indicativo e selettivo per il Piemonte. In particolare se la VAS è finalizzata ad esaminare l'impatto che un Piano induce sull'ambiente in termini permanenti o comunque di lungo periodo da considerare rilevanti, Anche da qui deriva la necessità di dichiarare le politiche e gli interventi che si ritengono significativi di impatti e le azioni positive e negative per gli equilibri ambientali conosciuti e da difendere o migliorare.
- 5) Il Quadro normativo e di settore del PRMT

Il quadro normativo e programmatico di settore

FONTI UE	PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA ITALIA-UE	PIANI E PROGRAMMI NAZIONALI
<ul style="list-style-type: none"> • Libro Blu (2007) • Libro bianco dei trasporti (2011) • La cintura blu: uno spazio unico del trasporto marittimo (2013) • Pacchetto per la crescita - Connecting Europe Facility (CEF) e reti TEN-T (2013) • Strategia per la crescita blu (2013) • Strategia Europa 2020 (2010) • Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi (2008) • Porti: un motore per la crescita (2013) 	<ul style="list-style-type: none"> • Accordo di Partenariato Commissione UE-Italia per il periodo di programmazione 2014-2020 • PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 • Programmi Operativi Regionali (POR) • Programmi di Sviluppo Rurale (PSR) 	<ul style="list-style-type: none"> • Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (2001) • Programma Infrastrutture Strategiche (2001) e XI Allegato Infrastrutture (Settembre 2013) • Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2015) • Piano aeroporti (2015) • Piano d'azione ITS nazionale (2014) • Piani di Attuazione Regionali (PAR) • Contratti di programma ANAS e RFI

I 4 corridoi TEN-T in Italia e in Piemonte

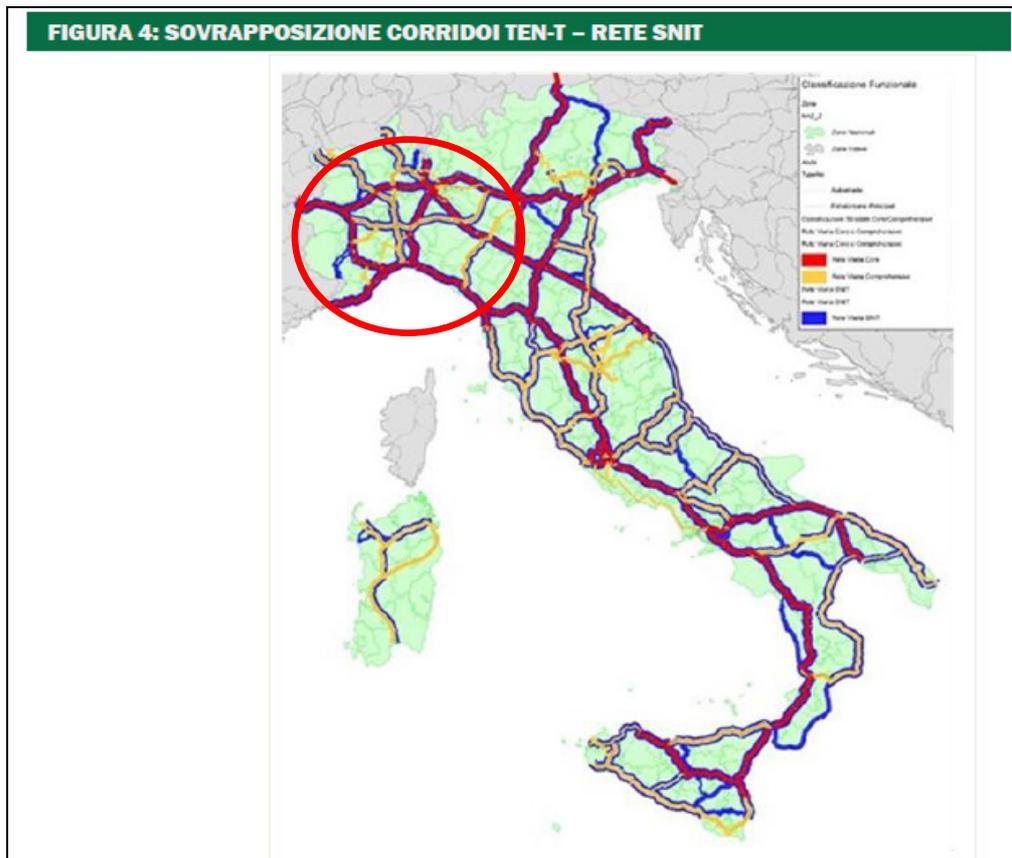
Corridoio Mediterraneo: attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i centri urbani di Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna

Corridoio Reno Alpi: passa per i valichi di Domodossola e Chiasso, si sovrappone al Mediterraneo nei soli nodi Core di Milano e Novara e giunge, infine, al porto Core di Genova. Gli aeroporti Core sono Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo

Corridoio Baltico Adriatico: collega l'Austria (valico del Tarvisio) e la Slovenia ai porti Core del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per i nodi urbani di Udine, Padova e Bologna;

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: attraversa l'intero stivale, partendo dal valico del Brennero e collegando dunque Trento a Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma ai principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

The map displays the TEN-T network across Italy. A red circle highlights the northern section of the Mediterranean corridor, which runs through the Piedmont region connecting major urban centers like Turin, Milan, and Verona.



Da tale quadro si osserva come il Piemonte sia significativo per la sua centralità rispetto alla portualità ligure, l'area padana e la corona alpina ricca di valichi e densa di flussi di mobilità verso e da i paesi confinanti. Dunque rilevante per gli effetti della qualità e quantità di persone e merci che transitano sulla rete delle infrastrutture. Le sfide per lo sviluppo, la sostenibilità economica e ambientale di sistema e il ruolo dei trasporti per la mobilità e l'equità dei servizi. Le responsabilità programmatiche e amministrative degli Enti nazionali e regionali competenti in ordine a soluzioni infrastrutturali, funzionalità e manutenzione devono riguardare:

- la mobilità delle persone
 - la qualità urbana e residenziale
 - l'accessibilità ai servizi e al lavoro
- la mobilità delle merci
 - Politiche per il superamento del gap logistico-Infrastrutturale
 - Corridoio mediterraneo, gli equilibri di rete a livello di TEN-T e gli snodi

- il ruolo e il peso delle nuove tecnologie della comunicazione e della pianificazione di sistema e aziendale, sia delle persone nella scelta dei percorsi, dei mezzi e della intermodalità, della share mobility.
- l'importanza dei tempi attuativi in ordine alla definizione delle priorità e alla realizzazione di opere, interventi e lavori di ogni genere per la realizzazione, la manutenzione e la difesa operativa delle infrastrutture.

Osservazioni dell'INU

Si premette che l'impianto metodologico del PRMT è corretto nella definizione delle relazioni fra sistemi e sottosistemi di variabili e vincoli, anche se occorre tenere conto che le dinamiche evolutive temporali, che sussistono fra le diverse variabili, non sono del tutto organizzate in un sistema integrato. Inoltre tutti gli elementi considerati rispetto al PTR ed al PPR del Piemonte appaiono solo enunciati come "targets" da non superare a lunga scadenza, non sono espliciti nel PRMT 2017 le proposte e i progetti. Mancano sufficienti riferimenti quantitativi e di valutazione tecnica e finanziaria, sotto il profilo temporale degli investimenti e delle spese, e dunque il PRMT appare generico ed i fini operativi appaiono poco significativi.

Si sottolinea l'importanza di dotare il PRMT della misura delle relazioni funzionali fra trasporti-accessibilità- territorio- sviluppo. In proposito si devono evidenziare le possibili politiche di recupero funzionale di infrastrutture (strade, ferrovie, impianti a sede fissa, aeroporti, ecc.) abbandonate per mancanza di domanda relazionata alle mutate condizioni del territorio e per le quali sono prevedibili e valutabili usi innovativi correlati p.es. alle forme di turismo ambientale emergenti.

Alcuni argomenti significativi per il Piemonte che potrebbero essere maggiormente considerati:

- La valutazione di performance, a fini di "progetto", delle infrastrutture e delle criticità locali e di rete, ricorrenti da gestire.
- Le tabelle SWOT utilizzate, pur valide nel campo della stima e della considerazione prospettica, non forniscono indicazioni altrettanto sufficienti per pianificare e progettare interventi.
- La sicurezza delle infrastrutture e la vulnerabilità delle reti.

- Non emergono sufficientemente le correlazioni con il PTR e il PPR e le specificità locali e di area vasta ambientali, paesaggistiche, produttive, residenziali.
- Le relazioni fra l'accessibilità, alle diverse scale territoriali, per le diverse scale di reti, le diverse modalità di trasporto e con i generatori di mobilità, le attività economiche e produttive e i servizi distributivi sul territorio devono essere valori misurabili e confrontabili per definire le azioni strategiche dello sviluppo e dei trasporti.
- Le criticità strutturali della logistica italiana (e piemontese attuali) nella formazione dei costi produttivi e finali che ricadono sulla competitività con un divario negativo in termini di efficienza rispetto ad altri paesi europei che, per un paese esportatore come l'Italia, si traduce in un sovracosto del 10-16%..
- Le politiche strategiche e prioritarie sui territori regionali e interregionali per il Nord-Ovest, nel contesto nazionale, di impulso e accompagnamento del sistema sociale ed economico del Piemonte che non è solo quello di offrire transiti alle regioni e paesi confinanti, sono una opportunità di sviluppo locale sui margini concessi dalla lavorazione delle merci in prossimità dei luoghi della produzione e del consumo e di convergenza nodale delle reti TEN-T e SNIT.
- Il ruolo della innovazione tecnologica in un progetto di efficientamento delle reti, dei veicoli, della catena logistica, della sicurezza è una opzione complessa che opera a 360° per politiche strategiche e di breve/medio periodo. Il PRMT può operare favorevolmente in un contesto di riconosciuto valore con riferimento ai centri di Ricerca e di formazione come l'Università e il Politecnico di Torino.

Infine il PRMT 2017 sembra aver del tutto trascurato una questione che riguarda il patrimonio infrastrutturale stradale di interesse regionale-nazionale che dovrebbe costituire una leva strategica per la pianificazione territoriale e settoriale dei trasporti e della mobilità regionale per le sue oggettive relazioni fra territorio e la mobilità alle diverse scale superiori.

Ci si riferisce alla **REVISIONE DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE** di cui alla Relazione Istruttoria del Dipartimento per le Infrastrutture, Direzione generale per le strade e le autostrade del 13 gennaio 2017, su cui è in corso di svolgimento presso il Consiglio Superiore

dei LL.PP il "Parere ai sensi dell'art. 1-bis, c. 1, del D. Lgs. n. 461/99 sulla Proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale".

In tale Revisione il Governo intende riacquisire e riclassificare come di interesse nazionale migliaia di km di strade che, per quanto riguarda il Piemonte sono evidenziate nella tabella estratta dalla <relazione del 13.1.17 qui richiamata.

REGIONE	Rete stradale di interesse nazionale aggiornata al D.P.C.M. dell'8 luglio 2010	Proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale	Differenza
Piemonte	673,244	1.760,957	1.087,713

In proposito:

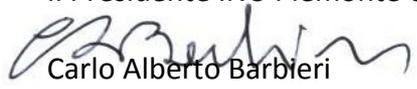
- A seguito del Dlgs 112/98 era stata attivata una politica di sussidiarietà con il passaggio di strade dallo Stato alle Regioni con l'opzione (per le stesse Regioni) di trasferire alla Province la gestione operativa e manutentiva di viabilità regionale. Sotto il profilo della potestà programmatica le Regioni assumevano la titolarità di programmazione viaria e di coordinamento programmatico con altri gli settori di competenza come i servizi di TPL e la mobilità locale comunale integrata con la potestà legislativa in materia urbanistica.
- IL Piemonte fu tra le Regioni quella che applicò più intensamente tale politica di sussidiarietà lasciando alla competenza dello Stato solo poco più di 600 km per l'intera Regione.

Oggi in assenza di una valutazione pianificatorio-programmatica, tecnica ed economico-gestionale degli esiti di quella politica "decentramento sussidiario", si avvia un processo inverso di "restituzione" allo Stato (e dunque all'ANAS), di porzioni consistenti di viabilità, comprese le opere relative di estensione, adeguamento e manutenzione ordinaria e straordinaria della stessa viabilità.

L'INU suggerisce che tale percorso, debba essere considerato dal PRMT 2017 ed oggetto di una valutazione (anche favorevole, purché motivata ed opportunamente inquadrata) di efficienza ed efficacia riferita agli interessi del territorio e dell'economia del Piemonte, individuando altresì assi di razionalizzazione della accessibilità e sostegno dell'economia locale (già indebolita dalla limitata competitività logistica) e, in prospettiva, verso le nuove opportunità del turismo ecocompatibile.

Cordiali saluti

Il Presidente INU Piemonte e Valle d'Aosta

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carlo Alberto Barbieri', written in a cursive style.

Carlo Alberto Barbieri