



CONVEGNO La Programmazione della Mobilità nel rapporto tra Stato e Regioni

I ritardi infrastrutturali accumulati dall'Italia rispetto al resto d'Europa, negli ultimi 20 anni, rendono ancor più gravose le prospettive di recessione mondiale in atto, in quanto incidono negativamente sulla competitività del nostro Paese a livello europeo ed internazionale.

La situazione italiana è tanto più difficile a causa dei molti fattori che nel frattempo hanno influito su struttura e dimensione della domanda di mobilità - facendola crescere in maniera più che proporzionale rispetto al PIL - ed anche a causa di una considerevole disomogeneità tra le diverse realtà regionali.

Per quanto riguarda la **mobilità delle persone**:

- la tendenza al policentrismo territoriale, con un'accentuata specializzazione funzionale dei centri urbani medio-piccoli ed un incremento degli spostamenti giornalieri multipolari;
- la diffusione urbana e la metropolizzazione dei grandi centri urbani, con un aumento della lunghezza e della durata degli spostamenti;
- la crescita del lavoro autonomo e del lavoro atipico, con un incremento degli spostamenti non sistematici, difficilmente programmabili.

Per quanto riguarda la **mobilità delle merci**:

- la globalizzazione delle economie nazionali e locali, con un allentamento dei legami tra luoghi di produzione e di consumo;
- l'entrata in campo di nuovi soggetti economici, come i Paesi dell'Estremo Oriente, con una crescita degli scambi commerciali e dei flussi di merci.

Tutto questo – a fronte di una scarsa competitività del trasporto pubblico urbano da una parte e di una scarsa redistribuzione dei flussi tra modalità alternative di trasporto dall'altra – ha significato la crescita continua del trasporto su strada con il peggioramento degli impatti energetico-ambientali e l'abbassamento complessivo, quindi, della sostenibilità economica, ambientale e gestionale del sistema infrastrutturale nazionale.

Una valutazione estremamente sommaria del contesto entro cui collocare i futuri atti di programmazione della mobilità, sconta **tre sistemi di vincoli**:

- tecnici ed ambientali, laddove la crescita della domanda confluisce quasi esclusivamente sul trasporto stradale;
- economici, laddove le risorse finanziarie da investire nel settore sono scarse e decrescenti;

- amministrativi e gestionali, laddove le competenze programmatiche sono prevalentemente regionali, ma poco coordinate sia a livello nazionale che a livello locale.

In queste condizioni s'impongono **due ordini di obiettivi**:

- a) **priorizzare fortemente gli interventi a carattere strategico**, riflettendo meglio e di più su quali contesti territoriali debbano assolvere al ruolo di "piattaforme strategiche" per il Paese;
- b) **ottimizzare l'utilizzo delle reti esistenti**, attraverso il miglioramento dell'interconnettività e dell'interoperabilità, lo sviluppo delle nuove tecnologie, la concentrazione e la razionalizzazione delle strutture gestionali, l'omogeneizzazione delle normative (standard tecnici ed economici), l'aumento di competitività delle modalità di trasporto alternative alla strada.

Le questioni e le domande che il Convegno intende sollevare e porre all'attenzione dei responsabili politico-amministrativi, ai vari livelli di competenza, ruotano tutte attorno al **rapporto Stato/Regioni nella programmazione della mobilità**.

- I quadri conoscitivi regionali, descritti nelle analisi preliminari per il PGM, mostrano luci ed ombre: come affrontano le Regioni i problemi legati al coordinamento interregionale delle politiche del trasporto e degli interventi infrastrutturali? E come rispondono alla domanda crescente di mobilità, indotta perlopiù da fenomeni di scala locale?
- Al di là dell'opportunità o meno di un PGM, resta da capire meglio le strategie nazionali in materia di mobilità ed infrastrutture: quale ruolo deve/vuole avere lo Stato nel raccordo tra strategie comunitarie e strategie regionali?
- Alcuni porti meridionali hanno acquisito, negli ultimi 10 anni, una posizione di eccellenza in ambito euro-mediterraneo: quali strategie e quali politiche s'intendono mettere in atto per il sostegno alla portualità meridionale nel contesto mediterraneo?
- Nonostante l'impulso dato ai Piani Regionali per l'Infomobilità, il sistema intermodale italiano presenta pesanti carenze strutturali ed il PGTeL andrebbe reso coerente con i nuovi scenari macro-economici e con le pressanti sfide ambientali ed energetiche: come accelerare lo sviluppo dell'intermodalità e dell'innovazione nei settori della logistica e dei sistemi intelligenti per la gestione del trasporto?
- Si torna a parlare di legge nazionale per il governo del territorio e l'INU si appresta a presentare una sua proposta in tal senso: è pensabile un più stretto rapporto regolamentare tra pianificazione degli usi dei suoli e programmazione della mobilità di merci e persone?

La struttura del Convegno è stata pensata in modo tale da posizionare il dibattito a partire da alcune sintetiche **Relazioni introduttive** di carattere sia territoriale che settoriale. In particolare:

- 1) il **Politecnico di Milano** (Patrizia Malgieri, Carolina Pacchi, Paola Pucci) svilupperà alcune riflessioni a partire dalla programmazione degli interventi in Lombardia ed Emilia Romagna;
- 2) **l'Istituto Nazionale di Urbanistica** (Carlo Cecconi, Enrico Pagliari, Nicolò Savarese) svilupperà alcune riflessioni a partire dall'analisi delle politiche messe in atto nelle Regioni dell'Italia centrale;
- 3) la **SVIMEZ** (Delio Miotti, Riccardo Padovani) tratterà un quadro del ruolo che la programmazione dei trasporti gioca ai fini dello sviluppo del Mezzogiorno;

- 4) l'**Agenzia per la Mobilità di Torino** (Cesare Paonessa) svilupperà alcune riflessioni sulle problematiche delle aree metropolitane a partire dall'esperienza torinese;
- 5) il **Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica** dell'Università La Sapienza di Roma (Franco Filippi) analizzerà il ruolo delle gateways e della logistica nel sistema trasportistico nazionale;
- 6) lo **IUAV di Venezia** (Agostino Cappelli) tratterà un sintetico quadro delle problematiche relative all'assunzione di decisioni complesse in campo trasportistico, a livello europeo ed internazionale.

Partendo da tali riflessioni la successiva **Tavola Rotonda** vedrà un significativo numero di **Assessori Regionali** alla Mobilità, ai Trasporti ed alle Infrastrutture confrontarsi sulle diverse strategie e politiche d'intervento programmate ed attuate, in presenza o in assenza di atti formali di programmazione del settore.

Sono stati invitati gli Assessori Regionali:

Raffaele Cattaneo - Regione Lombardia
Renato Chisso - Regione Veneto (confermato)
Riccardo Riccardi – Regione Friuli Venezia Giulia
Franco Dalia – Regione Lazio (confermato)
Giuseppe Mascio – Regione dell'Umbria (confermato)
Pietro Marcolini – Regione Marche (confermato)
Ennio Cascetta – Regione Campania (confermato)
Innocenzo Loguercio – Regione Basilicata
Luigi Incarnato – Regione Calabria
Giambattista Bufardecì – Regione Siciliana

Il **Ministro alle Infrastrutture e Trasporti On. Altero Matteoli** è stato invitato ad introdurre ovvero concludere la Tavola Rotonda.