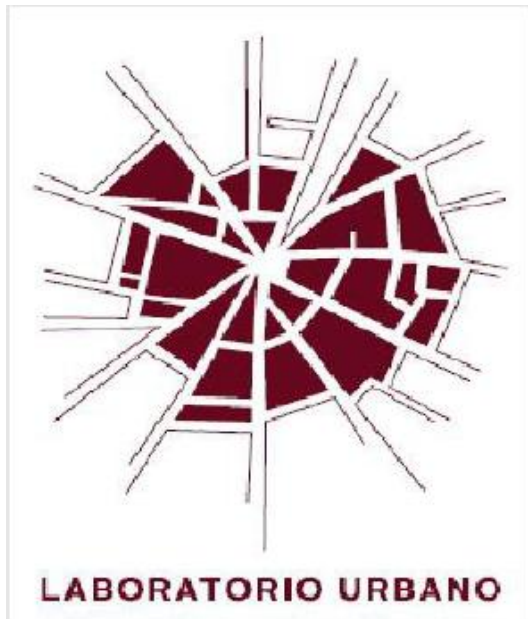


MOBILITA' E PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE NELLE CITTA' METROPOLITANE

OSSERVAZIONI INTRODUTTIVE Marco Spinedi



Bologna, 19 Marzo 2014
Sala del Consiglio del Quartiere San Vitale
Vicolo Bolognetti, 2

I ritardi istituzionali sulle aree urbane rispetto all'Europa trovano origine da 2 “fallimenti” culturali:

- **N**on aver compreso le modalità con cui si stava riorganizzando/riaggregando il territorio urbano
- **A**ver perso “interesse” e “fiducia” verso gli strumenti di programmazione / pianificazione del territorio (PUM, PTCP, ecc.)



LA RINCORSA NEI RIGUARDI DELL'EUROPA PASSA PER UNA DIVERSA GERARCHIA TRA CITTA'

- Accessibilità
- Attrattività
- Sostenibilità
- Vivibilità
- Vitalità

Ritardo infrastrutturale italiano concentrato nei nodi urbani

Vivibilità, Sostenibilità Accessibilità sono sfide su scala europea

Attirare investimenti è elemento essenziale di vitalità di una città

Dopo alcuni decenni di insufficiente investimento pubblico e privato ...

- **Sottocapitalizzazione del capitale urbano**
- **Accelerazione degli investimenti**
- **Risorse scarse non ottenibili da Regioni e Stato**
- **Altre fonti: rendita fondiaria, tariffe, privati ?**

La **CM** unifica una realtà territoriale prima caratterizzata da più dimensioni politico-istituzionali

Definendo nuovi confini tra:

- Città “storica”
- Cintura urbana e/o nuovi agglomerati urbani
- Resto del perimetro regionale

SI SUPERANO FRIZIONI E CONTRASTI TIPICI DEI RAPPORTI TRA COMUNE PRINCIPALE E PROVINCIA



CM occasione per cambiare la politica della mobilità:

- **Rilancio dell'integrazione tra modi/reti di trasporto**
- **Introduzione di strumenti di valutazione indipendenti, oggettivi e trasparenti**
- **Chiarimento di ruoli nelle funzioni di regolazione e di erogazione dei servizi**

CM promotrice di un ridisegno di ruoli e funzioni tra CM, nuove Province e Regione in materia di trasporti:

- **Gomma e ferro (metro/tram) del “vecchio” comune**
- **Gomma extra-urbana (“vecchia” provincia)**
- **Ferro provinciale/regionale (che serve la CM)**

Possibili conflitti di obiettivi tra sistemi/servizi di trasporto a dimensione metropolitana ed a dimensione inter-provinciale / inter-regionale

Funzioni della **CM** collegati alla mobilità ed ai trasporti:

Peculiari della CM

- Piano Strategico Metropolitano
- Coordinamento/organizzazione dei servizi pubblici
- Pianificazione territoriale generale
- Mobilità e viabilità

Peculiari della CM e delle nuove province

- Piano Territoriale di Coordinamento
- Pianificazione del Trasporto Pubblico
- Trasporti privati
- Strade (ex)provinciali

CONTENUTI DA DEFINIRE:

- **DA PARTE DI CHI?**
- **CON QUALI METODOLOGIE, RISORSE?**
- **VALE IL PRINCIPIO DELLA SEPARAZIONE TRA PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEI SERVIZI?**

CM occasione per cambiare/introdurre un metodo di lavoro adeguato alla complessità dei problemi

- **Procedure adeguate per la definizione delle priorità**
- **Metodi di identificazione, selezione, valutazione economico-finanziaria dei progetti**
- **Ricerca del consenso e gestione dei conflitti per realizzare ciò che si programma**
- **Coerenza nel tempo in un orizzonte di medio-lungo periodo**

In Europa le buone pratiche non mancano

Un esempio di metodo, programmazione e trasparenza



METHODES D'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE
DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORTS EN COMMUN
EN REGION ILE DE FRANCE

RAPPORT D'ETAPE DU GROUPE DE TRAVAIL
PILOTE PAR LE SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS

1. ANALYSE DE LA METHODE ACTUELLE

1.1 Principes de l'évaluation socio-économique

1.1.1 Les avantages liés au projet

1.1.2 Les coûts liés au projet

1.1.3 Présentation des bilans socio-économiques

- ***Plan de déplacement urban 2010*** **sostituisce il precedente già realizzato**
- **Studio preliminare delle metodologie più efficaci per realizzare i progetti programmati**
- **Le principali città francesi, da Parigi in giù si dotano di strumenti simili per legge**



Un esempio di metodo, programmazione e trasparenza



STIF, l'Autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France



Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens.

Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, le STIF fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...), pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Ainsi, dans les contrats signés avec la RATP le 16 mars 2012 et la SNCF le 3 mai 2012, le STIF a mis en place un suivi plus précis et plus fin de la qualité de l'offre de transport réalisée et les exigences en matière de qualité de service ont été renforcées avec la volonté de rapprocher le plus possible la mesure de la qualité de service du quotidien des voyageurs. La modernisation des réseaux et du matériel est également au cœur des contrats avec un ambitieux programme d'investissement.

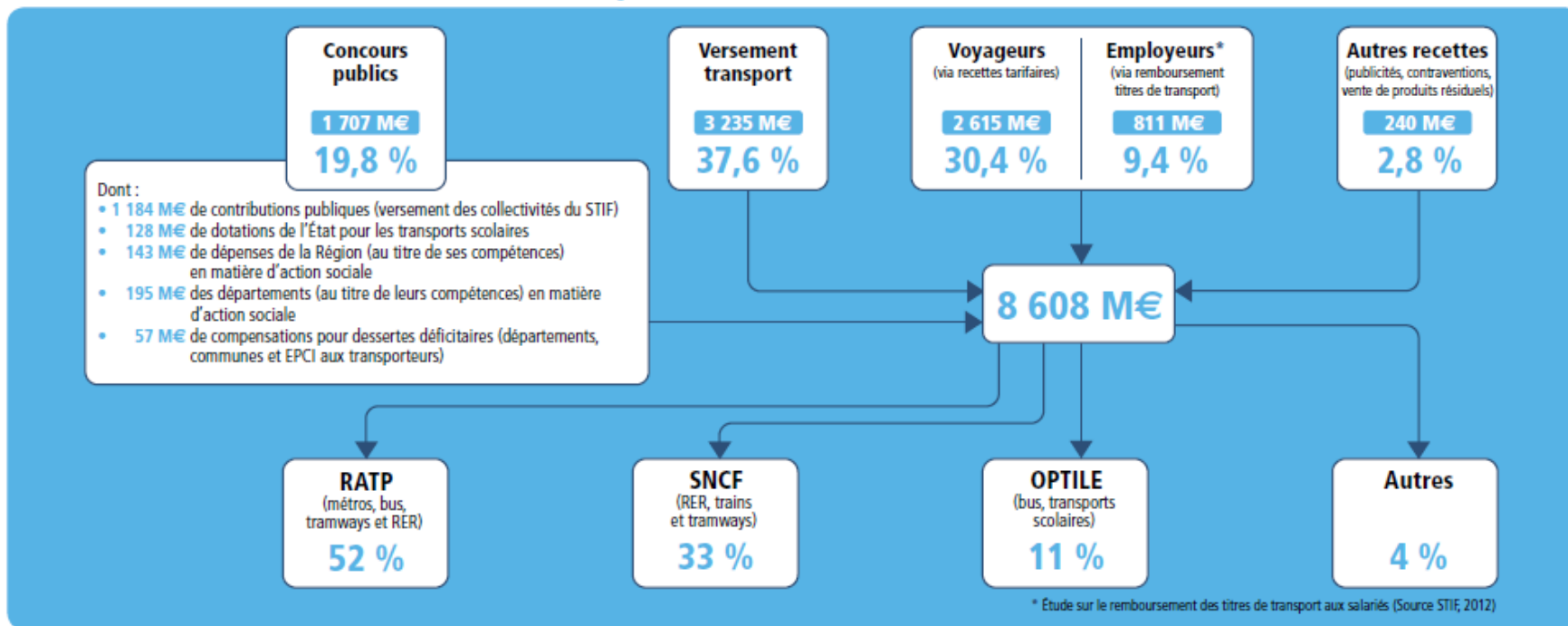
Le STIF décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports.

Un esempio di metodo, programmazione e trasparenza

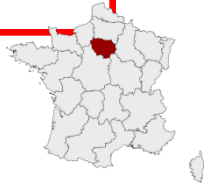


STIF, l'Autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France

Financement du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France

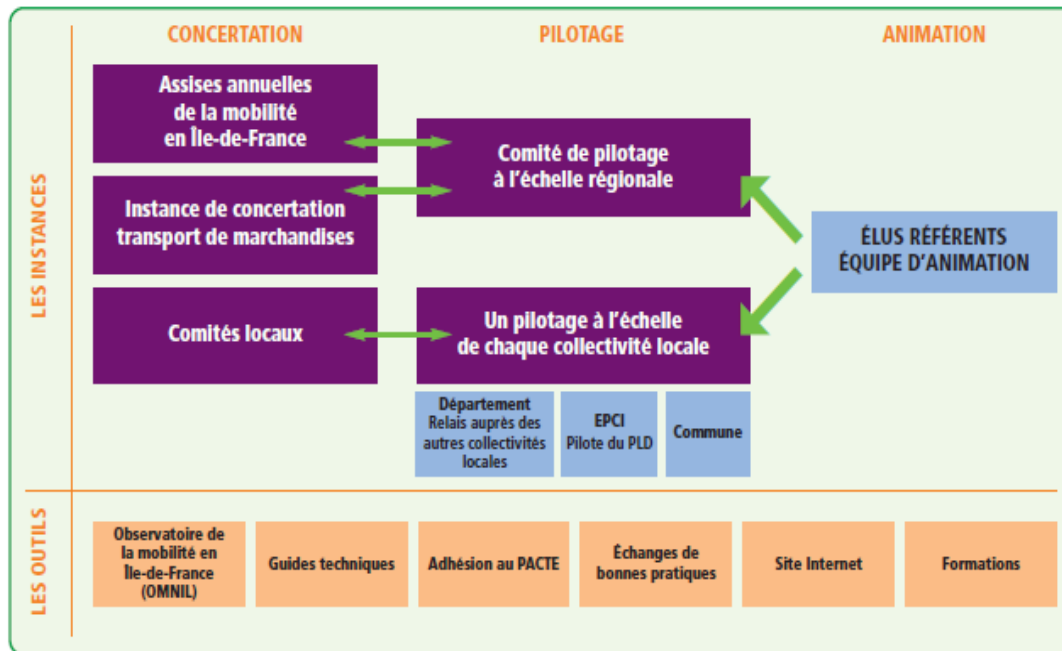


Un esempio di metodo, programmazione, trasparenza, partecipazione



Le pacte pour la mobilité

Concertation ou débat public



GRAZIE DELL'ATTENZIONE !!!!!

Marco Spinedi

