

Pratiche urbanistiche

a cura di **Loredana C. Travascio**

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
 Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, P.le Tecchio 80
 Università degli Studi di Napoli Federico II
 Tel.: +39 081 7682319; Fax: +39 081 7682309
 e-mail: loredana.travascio@unina.it

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti (PGT) è istituito con la Legge n. 245/1984 e rappresenta lo strumento di governo del sistema dei trasporti a livello nazionale.

Nel 1986 è approvato il primo PGT, a cui è seguito nel 1991 l'aggiornamento triennale, come previsto dalla Legge.

Nel 1998 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, insieme ai Ministeri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente, comincia l'elaborazione del PGT attualmente in vigore. Il nuovo piano è approvato con il DPR del 14 marzo 2001 con la denominazione di Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

Il PGTL costituisce il quadro di riferimento dell'insieme di interventi da realizzare sul sistema dei trasporti, il cui fine è migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese e rendere più efficiente il suo utilizzo.

Per definire gli indirizzi della politica dei trasporti, il PGTL parte da un'analisi di settore, in cui sono evidenziate oltre alle carenze infrastrutturali, anche quelle gestionali ed organizzative, ed è messa in luce l'inadeguata qualità dei servizi offerti.

Dall'analisi dei volumi di traffico emergono diversi elementi di criticità, quali: la forte prevalenza del trasporto su strada sia nel traffico passeggeri (oltre l'88%) sia in quello merci (quasi il 66%); la disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese, e quindi gli elevati livelli di congestione nelle Regioni del Centro-Nord, ed i bassi livelli di accessibilità nelle Regioni del Mezzogiorno.

All'interno del PGTL, alle Regioni è attribuito il ruolo di interlocutori "essenziali e determinanti", che devono trovare nel PGTL non delle limitazioni quanto degli indirizzi strategici da seguire. In particolare, lo strumento indica quali sono gli obiettivi che la pianificazione regionale dei trasporti deve perseguire, distinguendoli tra diretti ed indiretti. Questi ultimi riguardano settori esterni al sistema dei trasporti, e

TeMA
00.07

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
anno 0 - num. 0 - dicembre/2007 - pagg. 81-84

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Regionale dei Trasporti dell'Umbria

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti dell'Emilia Romagna

Il Piano di Governo del Territorio – Comune di Milano



Rete ferroviaria dello SNIT attuale.

stabiliscono la correlazione tra le previsioni del sistema trasportistico e quelle degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica.

In altre parole, il PGTL propone all'interno dei piani regionali dei trasporti la costruzione di un "processo di pianificazione", e quindi la realizzazione del riassetto dei sistemi di trasporto regionali, da attuare attraverso una serie di azioni che tendano a superare la tradizionale separazione fra una programmazione tipicamente settoriale, qual è quella trasportistica, e le politiche territoriali.

Gli indirizzi strategici del PGTL sono:

- la sostenibilità ambientale
- la liberalizzazione, privatizzazione e regolazione dei servizi forniti
- lo sviluppo della logistica
- il sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT)
- la pianificazione a livello regionale
- l'integrazione con l'Europa
- gli interventi per la sicurezza
- l'innovazione tecnologica
- la formazione e la ricerca

Il Piano Regionale dei Trasporti dell'Umbria

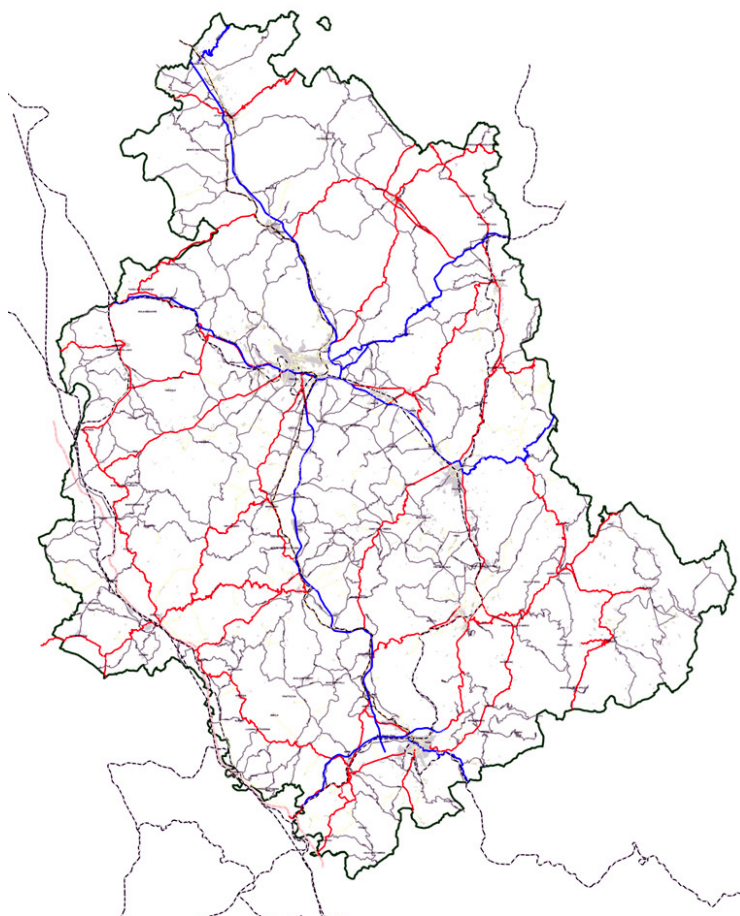
Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è istituito dalla Legge n. 151/1981, che stabilisce, tra le competenze delle Regioni, la definizione di una politica dei trasporti in armonia con gli obiettivi generali del piano dei trasporti nazionale.

Il Piano Regionale dei Trasporti dell'Umbria è approvato nel 2003 e ha una validità decennale (2004-2013).

Per la sua redazione sono stati seguiti i criteri individuati dalla Legge Regionale n. 37/1998. Secondo la normativa regionale, il piano deve necessariamente trarre spunto dalle esigenze organizzative del territorio e della mobilità regionale, e deve essere orientato alla realizzazione dell'integrazione tra i diversi sistemi di trasporti (ferroviario, su gomma, aereo), in maniera coerente con i principi e le scelte di assetto del territorio e di uso dei suoli, definiti dal Piano Urbanistico Territoriale e dagli atti di programmazione della Regione.

Il PRT si articola in tre parti: un inquadramento del piano, un'analisi dello stato di fatto della mobilità regionale e la proposta di piano.

Nella prima parte sono definiti gli obiettivi strategici, è analizzata la coerenza con il Piano Generale dei Trasporti, e con la legislazione nazionale e regionale in materia di trasporto pubblico locale ed è individuato il quadro delle politiche territoriale e di tutela ambientale di riferimento. Nella seconda parte è definito il sistema della domanda e dell'offerta di trasporto. In particolare, il sistema della domanda è caratterizzato dalla determinazione dei flussi totali esistenti sulla rete, articolati per merci e passeggeri (questi sia su veicolo privato sia su mezzo pubblico). Il sistema dell'offerta, invece, è caratterizzato dalla valutazione dell'insieme di infrastrutture e servizi presenti



Rete viaria e ferroviaria attuale.

nel territorio regionale (rete delle ferrovie dello Stato, linea ferroviaria umbra, rete stradale, rete del trasporto pubblico, aeroporti).

Nella terza parte sono definiti la strategia generale del piano e gli interventi previsti per ciascuna delle diverse modalità di trasporto. Questa parte si conclude con la messa a punto di un Osservatorio Regionale della Mobilità, per monitorare il modello dei servizi di trasporto pubblico. Nel PRT dell'Umbria non si parla in maniera diretta dell'integrazione con gli strumenti di governo del territorio, ma piuttosto il Piano Urbanistico Territoriale è indicato quale indispensabile quadro di riferimento per la costruzione del PRT, dal momento che le politiche di sviluppo, comprese quelle relative alla mobilità ed ai trasporti, assumono come punto di partenza l'ipotesi interpretativa dei processi di trasformazione del sistema insediativo presente all'interno del Piano Urbanistico.

I principali obiettivi strategici del PRT della Regione Umbria sono:

- la configurazione di un assetto ottimale del sistema plurimodale dei trasporti
- la connessione più efficace tra il sistema regionale ed il contesto socio-economico nazionale
- il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture viarie, aeroportuali e trasportistiche
- la riduzione dei costi economici generalizzati del trasporto, l'aumento del risparmio energetico e la riduzione degli effetti negativi producibili sull'ambiente
- il concorso nel raggiungimento degli obiettivi in materia di tutela dell'ambiente

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti dell'Emilia Romagna

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT98) è istituito dalla Legge Regionale 30/1998.

Adottato in variante al Piano Territoriale Regionale del 1990, il PRIT98 è approvato nel 1999 ed è diventato efficace nel marzo 2000, in seguito alla sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale. È un piano di medio-lungo periodo, il cui orizzonte temporale è fissato al 2010, e fornisce gli indirizzi e le direttive per i piani di livello inferiore, che quindi devono conformarsi alle disposizioni contenute nel PRIT98.

Al Piano è attribuito il compito di operare per una mobilità sostenibile, assicurando al contempo ai cittadini ed alle imprese la migliore accessibilità del territorio regionale e promuovendo un sistema integrato di mobilità, in cui il trasporto collettivo svolge un ruolo di primaria importanza. Tra i progetti previsti all'interno del Piano, quelli intorno ai quali è stato costruito l'impianto strategico del piano sono il progetto di «piattaforma-regionale» ed il progetto «Sistema di Trasporto Regionale Integrato dei Passeggeri». Il primo è un progetto, essenzialmente riorganizzativo e gestionale, che punta alla valorizzazione dell'esistente attraverso il potenziamento della maglia connettiva e del sistema dei servizi alle imprese, nonché il loro sviluppo in forma reticolare. Il secondo punta, invece, al potenziamento ed alla valorizzazione del trasporto pubblico su ferro, attraverso la realizzazione di servizi ferroviari Regionali Veloci (R.V.), servizi ferroviari

Gli obiettivi del PRIT98 sono:

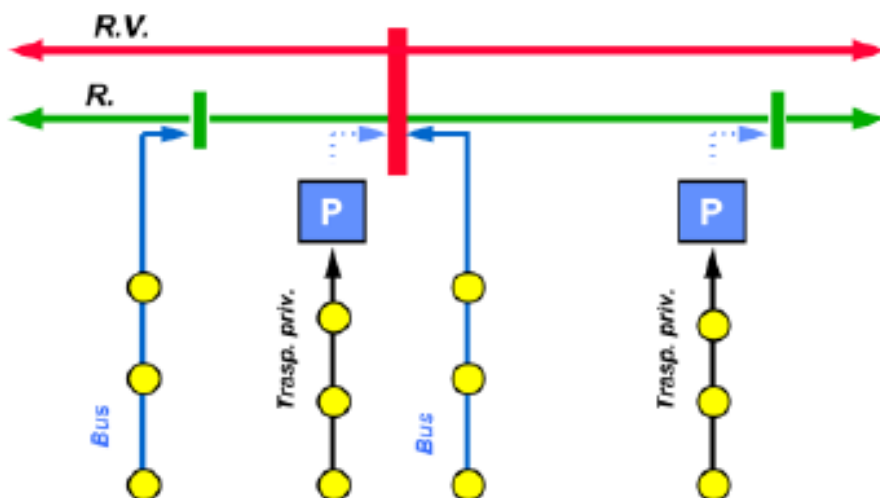
- l'aumento dell'efficienza e dell'affidabilità del trasporto locale e la sua integrazione con il trasporto ferroviario
- lo spostamento modale di passeggeri e merci dal trasporto stradale a quello ferroviario
- la valorizzazione delle vie d'acqua marittime e fluviali e del ruolo del porto
- la creazione di una piattaforma regionale, costituita dalle infrastrutture di base ed in grado di porre le condizioni per lo sviluppo di una rete intermodale

Regionali di breve distanza (R.) ed autoservizi coordinati con i servizi ferroviari ed aventi la funzione di estendere la copertura territoriale della ferrovia.

Questi due progetti, insieme agli altri progetti previsti nel PRIT98, hanno come presupposto imprescindibile la possibilità di accompagnare le politiche nel settore del trasporto con omologhe politiche del territorio, capaci di guidare la localizzazione delle attività residenziali, produttive, di servizio e di scambio, laddove è più conveniente per un'efficiente ed efficace gestione delle infrastrutture di trasporto. In questo Piano è, infatti, affermato che «molti dei problemi del sistema del trasporto

nascono... da una organizzazione inefficiente del territorio e da difetti accumulati nella fase più recente della crescita degli insediamenti», e che ancora poche sono le esperienze «di integrazione tra il punto di vista trasportistico, tutto centrato sul dimensionamento e sul funzionamento dei sistemi infrastrutturali, ed il punto di vista urbanistico, sensibile alla destinazione d'uso dei suoli e alla definizione di regole improntate a criteri di salvaguardia o di controllo». Per definire e gestire processi di trasformazione urbana che determinino, dunque, uno sviluppo coerente del sistema dei trasporti e del territorio, il PRIT98 indica come efficaci le politiche localizzative volte a valorizzare le aree immediatamente circostanti le stazioni ferroviarie, mostrando una particolare attenzione alla localizzazione dei grandi attrattori di traffico.

Schema funzionale del Sistema di Trasporto Regionale Integrato dei Passeggeri.



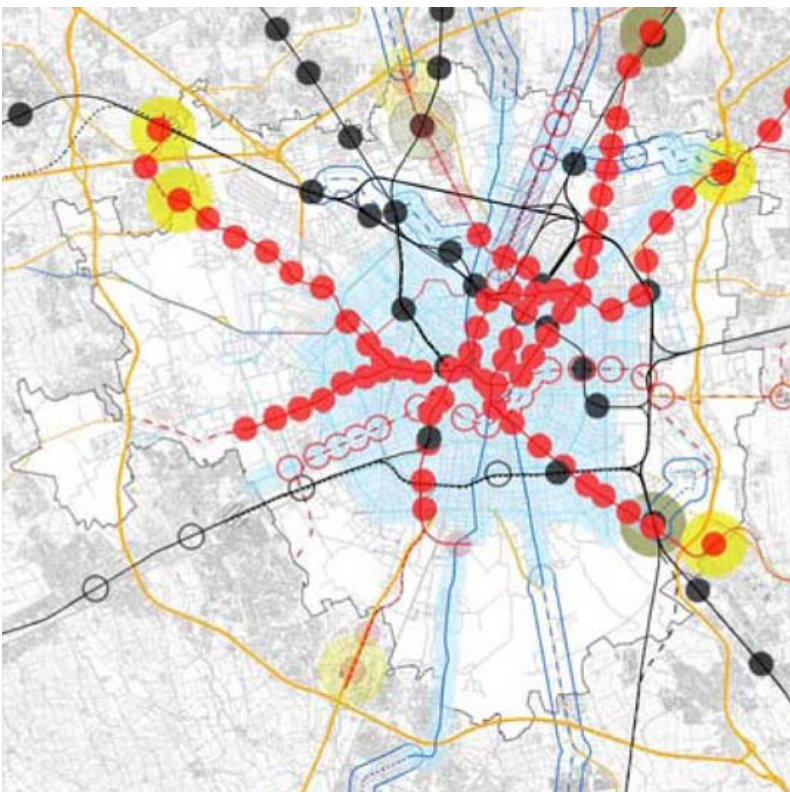
Il Piano di Governo del Territorio - Comune di Milano

Il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Milano è istituito dalla Legge Regionale 12/2005.

Questo strumento nasce dall'esigenza dell'Amministrazione locale di adottare una nuova politica di governo dello spazio urbano, sia per la dimensione territoriale raggiunta dalla città sia per le criticità presenti nel Piano Regolatore Generale, vigente dal 1980. Nel vecchio strumento, ad esempio, i servizi della città sono visti come vincoli piuttosto che come opportunità, la realizzazione delle trasformazioni territoriali richiede l'adozione di varianti e i diritti edificatori sono attribuiti in maniera disomogenea sul territorio comunale.

Per far fronte a tali problematiche, si è avvertita la necessità di elaborare un nuovo strumento di governo del territorio. Il PGT è costituito da tre differenti documenti, che perseguono un unico obiettivo strategico: il miglioramento della qualità della vita a Milano.

Il primo dei tre atti è il Documento di Piano che definisce le strategie, gli obiettivi e le azioni attraverso cui perseguire lo sviluppo socio-economico ed infrastrutturale del territorio milanese. Il secondo è il Piano dei Servizi che si preoccupa di articolare ed organizzare l'offerta dei servizi, a partire dalle caratteristiche del servizio e dal tipo di domanda servita. Il terzo è il Piano delle Regole che definisce un nuovo sistema di regole per attuare le strategie del Documento di Piano, senza modificare i diritti dei singoli proprietari ed introducendo

Criteri localizzativi per nuove funzioni.**Gli obiettivi definiti nel Documento di Piano del PGT che si riferiscono al sistema della mobilità sono:**

- uno sviluppo del territorio che sia compatibile con il sistema della mobilità
- il miglioramento dell'accessibilità ai servizi
- l'adeguamento del sistema infrastrutturale milanese

alcuni concetti innovativi come quello della perequazione-compensazione.

Entro la fine del 2007 sarà redatto il PGT definitivo, ed entro il 2009 (limite di legge per l'approvazione) vi sarà la sua approvazione.

Ciascuno degli obiettivi definiti nel Documento di Piano è perseguito attraverso una serie di azioni. In particolare, per lo sviluppo del territorio compatibile con il sistema della mobilità è necessario: l'incremento della capacità edificatoria negli ambiti con maggiore accessibilità alle reti di trasporto; l'introduzione di un sistema perequativo e compensativo esteso al territorio comunale; l'adozione di una politica della sosta nei nuovi progetti di trasformazione; la localizzazione dei grandi attrattori di mobilità sui nodi infrastrutturali; la maggiore integrazione tra progetti di trasformazione urbana e progetto dei nodi infrastrutturali.

Per il miglioramento dell'accessibilità ai servizi è necessaria: la definizione di adeguati criteri localizzativi per i nuovi servizi, la messa in rete dei servizi esistenti e, nuovamente, la localizzazione dei grandi attrattori di mobilità sui nodi infrastrutturali.

Infine, per l'adeguamento del sistema infrastrutturale milanese è necessario: reperire le aree da destinare a nuove infrastrutture di trasporto, utilizzando il meccanismo perequativo; incoraggiare la partecipazione dei privati sia nella fase di realizzazione delle infrastrutture sia nella fase di gestione; migliorare, anche per tale obiettivo, la progettazione integrata dei nodi infrastrutturali all'interno dei progetti di trasformazione urbana e promuovere l'insediamento di funzioni di servizio, terziarie e commerciali nei nodi infrastrutturali.

Un importante esempio a tal riguardo è rappresentato dal progetto *CityLife*, che sarà completato entro il 2014 con la realizzazione della linea 5 della MM.